
ETUDE : HILLMAN IMP
p. 48
LE LUTIN DE LINWOOD
29 PAGES TECHNIQUES
LANCIA FULVIA COUPÉ p. 80
Démontage carrosserie [3]
FIAT 500
Remontage de la boîte de vitesses [4] p. 90
RESTAURATION p. 96
Austin-Healey Sprite MK 1 [6]
Renault Frégate 1955 p. 100
FICHES PRATIQUES p. 109
Bien nettoyer sa voiture ancienne [3]
GAZOLINE
VIVRE AU ... NCIENNE
Mensuel - Volume 24 - Numéro 260 - Novembre 2018 - 4,20 € - ISSN 1262-4357
PEUGEOT 104 ZS2 • FIAT 1500 • ARONDE COMMERCIALE • LAWIL S3 VARZINA • 5 PETITES "YOUNG" POUR TOUS LES JOURS
p. 16
PEUGEOT
104
ZS2
652 FAD 91
ESSAIS
SIMCA ARONDE COMMERCIALE
p. 32
FIAT 1500
p. 24
p. 40
LAWIL S3 VARZINA
5 PETITES "YOUNG" pour tous les jours
p. 56
RENAULT 5 BACCARA
VOLKSWAGEN POLO II
AUSTIN METRO
AUDI 50
CITROËN ACADIANE
29 NOVEMBRE 1970 : VICTOIRE AUX CÉVENNES
GARAGES DE FRANCE : ÉVREUX, UNE CAPITALE RÉGIONALE CONVOITÉE
PORTRAIT : ALAIN FRICHOT [FRANCE]
MUSÉE DU MONDE : GRACELAND [USA]
RENCONTRE : ENRICO MASALA
http://gazoline.net
Hommell
M 05076 - 260 - F: 4,20 € - RD
France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € •
Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH

GAZOLINE N° 260

SOMMAIRE



GAZOLINE

VOLUME 24 - NUMÉRO 260
Date de parution
23 octobre 2018

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell

RÉDACTION
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud - T.01.47.11.20.00
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire) et Stéphane Tudela
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Loïk Huitrié, Jean-Louis Loubet, Dominique Pascal, François Roussel, Bernard Vermeylen et Marco Visani
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques
Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhardt
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.47.11.20.42
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.47.11.22.39

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit
T. 01.47.11.22.97

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.47.11.20.12
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.47.11.20.11
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : BLG Toul
ZI de la Croix-de-Metz - 54200 Toul
Imprimé en (*printed in*) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357

Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Isola Press, Bernard Vermeylen, Renault Communication, Volkswagen et Wikimedia Commons.

CES PAGES SONT LES VÔTRES

Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : *ecrire@gazoline.net*.
- Par courrier à : Gazoline - Courrier des lecteurs - 48-50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

TROIS ÉTOILES À L'ALAMBIC

Commerciale, Messagère, voire même Châtelaine, le break Simca a durement travaillé au cours des années 50 et 60. Il a servi les artisans, les bouilleurs de cru et même les gendarmes. Ce coup-ci, Jo le Trembleur pourra livrer sa production de jus de pommes !

RÉACTION

SACRÉ GRAAL !

Dans *Gazoline* n°258 rubrique "A la loupe", votre article s'intéresse à une 2 CV AZL de décembre 1959. Tout d'abord, je trouve dommage que le précédent propriétaire n'ait pas plus poussé la restauration de celle-ci : il était si près du Graal ! Il est donc écrit que cette 2 CV a été restaurée "dans ses moindres détails", mais avec un châssis antérieur à septembre 1959… Je relève aussi que les entourages de vitres arrière sont en caoutchouc et que le rétro extérieur est un modèle récent. De plus, durant toute l'année 1959, la peinture des jantes (et autres accessoires) n'était pas référencée, ce n'était pas un bleu nuage AC 604, mais un gris bleuté. Bon, je vous l'accorde, je pinaille !!! Cela n'empêche pas l'auto de rouler et son propriétaire d'être heureux de la conduire. C'est bien là l'essentiel. Je n'ai pas la prétention de connaître toutes les voitures, mais j'ai passé pas loin de 1 000 heures sur cinq ans à rénover une 2 CV identique, tombée de chaîne quelques jours seulement après celle présentée dans vos pages. J'ai bien été obligé moi aussi de faire des "entorses" sur quelques points, et je ne suis pas non plus parvenu au Graal… Mais tout cela ne doit pas occulter le plaisir que j'ai à lire votre magazine.

Christian Imbert, 16000 Angoulême

Nous sommes tout à fait d'accord avec vous sur la non-conformité historique de l'auto. Pour être honnête, nous l'avons même découverte au fur et à mesure de la rédaction du sujet (en partie grâce aux précieuses informations de Philippe Hazan, de 2CV Mag). Mais au-delà de ça, nous restons convaincus que la vocation première de Gazoline *n'est pas de ne publier QUE des autos 100 % d'origine. "L'esprit", c'est bien aussi. Le plus important était de ne pas tromper les lecteurs, à commencer par les Deuchistes qui sont généralement très pointus techniquement et à qui, vous en êtes la sympathique preuve, on "ne la fait pas". Ainsi, lorsque nous écrivons "restaurée dans les moindres détails", il ne faut pas lire "restaurée dans le strict respect de l'origine". Il a tout restauré, mais s'est un peu arrangé avec l'histoire, et c'est très bien comme ça. Parfois, il faut renoncer au Graal (l'image est excellente) pour obtenir de façon peut-être plus simple, ou moins onéreuse, voire par choix, une belle auto plus agréable à utiliser. Votre expérience en est aussi la démonstration.*



Gaëtan Lamarque

QUESTION/RÉPONSE

HORS DE **CONTRÔLE** ?

A propos du nouveau contrôle technique, j'ai une question à vous soumettre : pour mon véhicule de 1938, je suis passé d'une carte grise normale à une carte grise collection sur laquelle figure la date de la dernière visite technique. Lorsque je me suis présenté au centre, près de chez moi, le responsable m'a répondu que le contrôle était impossible. D'où mon inquiétude : quel risque est encouru vis-à-vis des assurances et de la gendarmerie ?
Bernard Alavoine, 59550 Landrecies

Les choses sont claires : le risque est nul car vous êtes en règle ! En effet, votre véhicule étant antérieur au 1er janvier 1960 ET immatriculé en carte grise collection, il est désormais dispensé de tout contrôle technique obligatoire. Après, plutôt que de vous le refuser, votre centre aurait dû vous proposer de l'effectuer, en vous précisant bien que cette démarche ne pouvait être que volontaire de votre part. Mais peut-être le contrôleur a-t-il simplement été effrayé par la perspective d'avoir à inspecter une auto très ancienne ? Afin d'éviter ce genre de désagréments, sachez que plusieurs enseignes possèdent des centres spécialisés dans les véhicules d'époque.

SUR VOTRE ALBUM

MON AUTO **DANS GAZO**

Dans vos pages, j'ai cru voir à plusieurs reprises des restaurations de voitures envoyées par les lecteurs. J'ai moi-même refait une Mini et je me demandais quels étaient les critères pour être sélectionné ?
Gaël Fichant, internaute

Vous avez raison, et vous en avez la preuve à la p. 100 de ce numéro avec la Frégate de Loïk. Pour que votre restauration soit publiée dans Gazoline, il vous suffit de nous envoyer un texte racontant cette restauration (et votre histoire avec cette auto), ainsi qu'un dossier photos (de bonne qualité) montrant les différentes étapes des travaux. Nos coordonnées (mail ou adresse postale) se trouvent au début de cette rubrique. En contrepartie, nous vous offrirons un abonnement d'un an au magazine.

QUESTION/RÉPONSE

TROP **COMPLIQUÉ** ?

Etant quelque peu en délicatesse avec l'ANTS, le système d'immatriculation en ligne, et souhaitant une carte grise collection pour mon auto, j'ai décidé de m'adresser à des officines spécialisées dans l'obtention de cartes grises afin de me procurer ce précieux sésame. Sauf que toutes celles que j'ai démarchées jusqu'à ce jour n'ont pas les compétences requises. Bien qu'il me soit parfaitement inadmissible et insupportable que l'Etat ne remplisse pas ses devoirs, si l'un d'entre vous avait connaissance d'une telle adresse, je me ferais un plaisir de les contacter et en conserverais les coordonnées afin de dépanner ceux qui seraient confrontés à cette douloureuse expérience.
Jean-Paul, internaute

Nous n'avons malheureusement pas d'adresses précises à vous donner. Sur Internet, nous avons trouvé (très facilement) quelques prestataires proposant ce genre de services, mais ne les ayant pas testés, nous nous garderons bien de toute publicité. Nous saisissons donc l'occasion de demander aux lecteurs ayant eu affaire à des sociétés compétentes en la matière de nous en communiquer les coordonnées afin d'aider d'autres personnes dans l'embarras.



VU À L'ÉTRANGER



DES ANCIENNES **AU QUOTIDIEN**

Dans le Péloponnèse, on croise facilement des anciennes, en général dans leur jus et manifestement utilisées au quotidien. Aux côtés d'une Ford Escort, devenue rare chez nous, la plus étrange est sans doute cette Citroën Pony, cousine de notre Méhari, mais je crois me souvenir que vous en avez déjà parlé. Merci pour ce magazine, toujours plein d'articles intéressants, auquel je suis abonné depuis de nombreuses années.
Christophe Louyot, 68560 Hirsingue

Effectivement, la Citroën FAF (son nom de base) a été construite en Grèce sous le nom de Pony. Quelques déclinaisons ont été fabriquées dans d'autres pays que l'on appelait alors "en voie de développement", la plus célèbre étant la Baby Brousse sénégalaise. Principale différence avec la Méhari : la carrosserie est en tôle et non en plastique. Belle trouvaille !





QUESTION/RÉPONSE

PROBLÈME **CAPILLAIRE**

Propriétaire d'une voiture ancienne très bien conservée, je voulais savoir comment réparer mon indicateur de température d'eau qui fonctionne par sonde et capillaire monobloc, car pas mal de "fantaisies" circulent à ce sujet. Merci d'avance pour votre aide.
Georges Elsocht, Belgique

Dans les faits, les instruments de bord utilisant une sonde à capillaire sont fabriqués comme suit : on brase le capillaire côté instrument de bord, puis le bulbe à l'autre bout. A l'autre extrémité du bulbe, on vient alors braser un autre capillaire de 20 cm de long muni d'une réduction "1/4 flare". On injecte ensuite la bonne quantité de fluide caloporteur, puis on écrase le capillaire en deux endroits. On brase et on recoupe le raccord de remplissage. Jusque-là, c'est facile… Maintenant, il faut connaître la nature et la quantité de fluide caloporteur à introduire dans le capillaire, et ça, c'est juste introuvable. Je pense que l'on doit éviter l'éther ou tout autre fluide détonant, car au moment de boucher le trou de remplissage avec de la brasure, je vous laisse imaginer ce qui va se passer. A l'époque, les équipementiers utilisaient du fluide frigo R12 ou R11 réputé inexplosible et ininflammable. Et c'est là que ça devient drôle. En consultant la table de vapeur du R12 et son diagramme enthalpique (j'avoue, c'est technique), il faut trouver le taux de dilatation du fluide et calculer la quantité à injecter en fonction de la longueur du capillaire et, surtout, du facteur de dilatation de la jauge. Ce qui, pour moi, est carrément impossible. Sachant qu'aujourd'hui, le R12 est interdit et que les sondes sont électroniques, il faudrait dénicher un électronicien capable de remplacer l'indicateur à capillaire de votre tableau de bord par un nouveau à sonde électronique. C'est pour moi la seule solution envisageable.
Philippe Sauvat

REQUIESCAT IN PACE

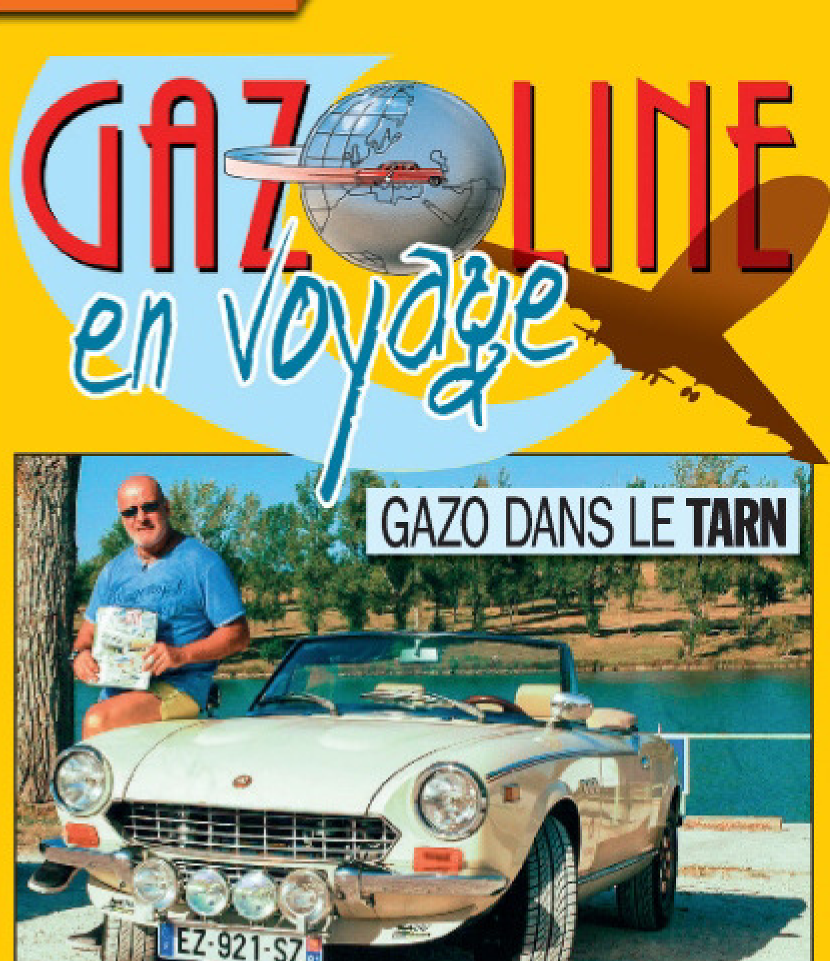
TOUT **RETOURNÉ**



Fidèle à *Gazoline*, je vous transmets cette photo de la dernière cabriole d'un Peugeot J7 avant sa destruction, aperçu à Saint-Usuge (71).
Pierre Arn, internaute

GAZOLINE en voyage

GAZO DANS LE TARN



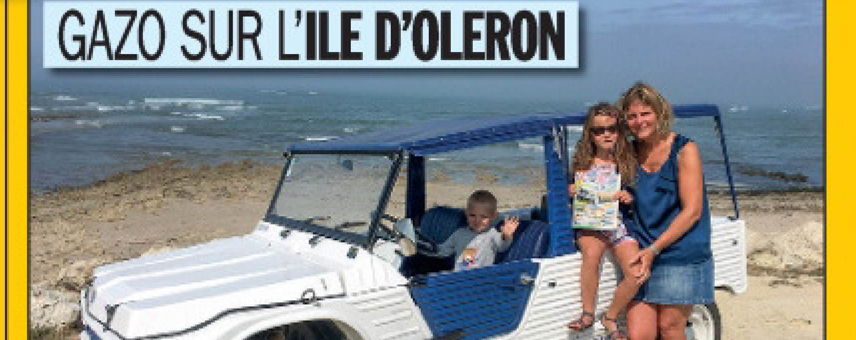
Pour ce mois-ci, vous demandez une photo de plage... Seulement voilà, je n'ai pas eu la chance d'aller à la plage telle qu'on la définit en général. Mais je me suis rendu sur le lac de Rabastens. En espérant que le cliché soit retenu.
Guy Parra, 81800 Mézens

GAZO EN SICILE



En vacances avec *Gazoline* sur une plage près de Sciacca, en Sicile.
Pascal Nolet, 08090 Montcy-Notre-Dame

GAZO SUR L'ILE D'OLERON



Nos congés ont été l'occasion pour nous de faire le tour de l'île avec une Méhari louée sur place. Cette belle journée a enchanté les petits comme les grands.
Jérôme Lecomte, 28120 Vieuvicq

GAZO AUX SEYCHELLES



Je vous envoie une photo prise sur une plage de Mahé, aux Seychelles, lors d'un voyage durant lequel je fêtais mes 25 ans de mariage. De retour en France, j'ai repris ma 2 CV et ma 403 pour me balader sous le soleil des Yvelines…
Pascal Bidou, 78660 Ablis

GAZO SUR L'ILE D'OLERON (BIS)

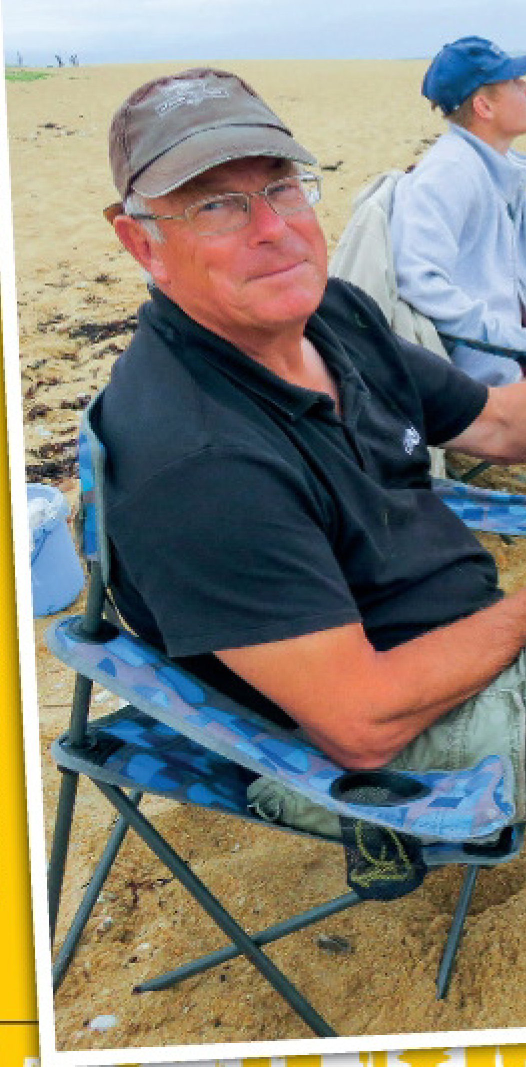


En vadrouille sur l'île d'Oléron, j'en ai profité pour photographier quatre membres de la famille devant une petite plage, près du port de La Cotinière.
Arnaud Compere, 33380 Biganos

GAZO EN HAUTE-SAVOIE



Sur la plage d'Excenevex, au bord du lac Léman, en Solex (2200 et 3800), bien pratique pour circuler en camping.
Thomas Schneider, 73800 Sainte-Hélène-du-Lac



GAZO EN SARDAIGNE



Pour nous, l'été fut parfait ! Entre la plage et les balades en Sardaigne, nous avons trouvé le paysage magnifique. Et toujours en compagnie de *Gazoline* !
Jean Vaquier, 26120 Chabeuil

GAZO EN CROATIE

En vacances en Croatie, sur l'île de Solta, je n'ai pas oublié ma revue préférée. Je vous envoie donc une photo en "tenue locale" et vous remercie d'exister !
Patrick Guiraud, 67380 Lingolsheim



GAZO EN LOZERE



Je vous envoie une photo capturée lors de nos vacances 2016 en Lozère, au lac de Naussac. Mécaniquement vôtre.
Pierre Vervotte, Haversin (Belgique)



GAZO EN ESPAGNE

C'est sur la Costa Dorada, dans la ville de Salou, que j'ai embarqué mon *Gazoline* pour mon séjour en bord de mer. Malheureusement, j'ai rencontré très peu d'anciennes par ici.
Christophe Croese, 13100 Le Tholonet

GAZO EN CHARENTE-MARITIME

G*azo* (presque) à La plage de la Palmyre, devant le phare de La Coubre, avant d'attaquer la dune pour accéder à l'Atlantique.
Yannick Gervason, 76480 Sainte-Marguerite-sur-Duclair

GAZO DANS LE MORBIHAN

Pour pratiquer la pêche en surfcasting avec mon petit-fils Jérémy, en juillet, quoi de mieux que la barre d'Etel ? En attendant la touche d'une dorade ou d'un bar, la lecture de notre magazine préféré permet de patienter, tout en gardant un œil sur les cannes.
Jean-Patrick Legrand, 44130 Fay-de-Bretagne

GAZO AU BRESIL



La BD du numéro d'été n'a jamais été aussi réaliste : "Vacances de m...es rêves !". Je plaisante ! Ici sur la plage de Fernando de Noronha au Brésil.
Bertrand Ciavaldini, 56370 Sarzeau

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR PASCAL, GUY, ARNAUD, PASCAL, JÉRÔME, THOMAS, JEAN, PATRICK, CHRISTOPHE, PIERRE, YANNICK, JEAN-PATRICK ET BERTRAND

Merci à tous de nous avoir fait partager vos voyages en jouant le jeu de notre spécial "Gazo à la plage" ! Pas de thème pour le mois prochain, nous vous laissons libres. Mais n'oubliez surtout pas de nous joindre votre adresse postale complète.



Le 21 juillet à Chambon-la-Forêt (45) avec mon Ariane 8 de 1960 [Patrick Damion].



Le 12 mai à Kilstett (67) avec ma Dauphine Export et la Ford Mustang de Jérémy [Olivier Herouard].



Le 8 juillet à La Machine (58) avec ma Renault Caravelle [Michel Bolle].



VIVE LES MARIÉS !

Marie & Yves

Le 21 avril à Beaumont-lès-Randan (63) avec ma Renault 4 Raid de 1990 et les Solex de 1967 des témoins [Yves Froment].

La vie des clubs


Le 26 mai à Autechaux-Roide (25) avec ma Peugeot 601 de 1935 [Serge Gavoille].



Corinna & Jean-Luc

Le 21 juillet à Avignon (84) avec ma Fiat 500 d'octobre 1963 [Olivier Chassary].

Bulletin de club

◆ Dans *2CVGB News*, le magazine du **Deux Chevaux Club of Great Britain**, Joolz Smith offre un mode d'emploi pour installer une prise d'allume-cigares et des sorties USB dans une Méhari. *116 Gravel Hill, Coventry CV4 9JN.*

◆ *Chromes et 8 cylindres*, la revue trimestrielle du **Club Vedette France**, s'est attaqué au remplacement des joints de déflecteurs de Ford Vedette. Vous trouverez également des conseils pour optimiser la durée de vie des batteries six volts de cette auto. *13 rue Paul Féval, 35160 Montfort-sur-Meu.*

◆ Le Bulletin trimestriel des **Amoureux des Peugeot 203-403** a entrepris de réaliser un didacticiel qui s'avérera des plus utiles si vous souhaitez déposer le moteur d'une 403. *17 rue de Bretagne, 92140 Clamart.*

◆ *Série 6*, le bulletin du **Club 604 International**, s'est intéressé au réglage du ralenti sur une injection ainsi qu'à l'allumage en livrant un fac-similé du manuel d'utilisation. *38 chemin du Lavoir, 69400 Gleizé.*


Le 9 juin à Grospierres (07) avec la 2 CV AK400 pick-up de 1975 de Sébastien Bonnaure.

Loren & Jérémy



Angélique & Jo

Le 16 juin à Torcé-en-Vallée (72) avec la Simca 1100 Ti phase 2 de 1977 du marié [Thierry Lhuissier].



Le 8 août à Crêches-sur-Saône (71) avec la Simca P60 de Marcel Prost et la Peugeot 204 de Lionel Maleysson.

Candy & Ludo


Muriel & Laurent

Le 30 juin à Nivillac (56) avec l'Alfa Romeo Bertone 1750 de Laurent Tribout et la Buick Skylark 1965 de François Crand.


Dorothée & Denis

Le 7 juillet à Rougemont-le-Château (90) avec la Peugeot 305 SR de 1986 du marié.

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Historien, professeur des Universités

UNE DATE UN EVENEMENT

29 NOVEMBRE 1970 : VICTOIRE AUX CÉVENNES

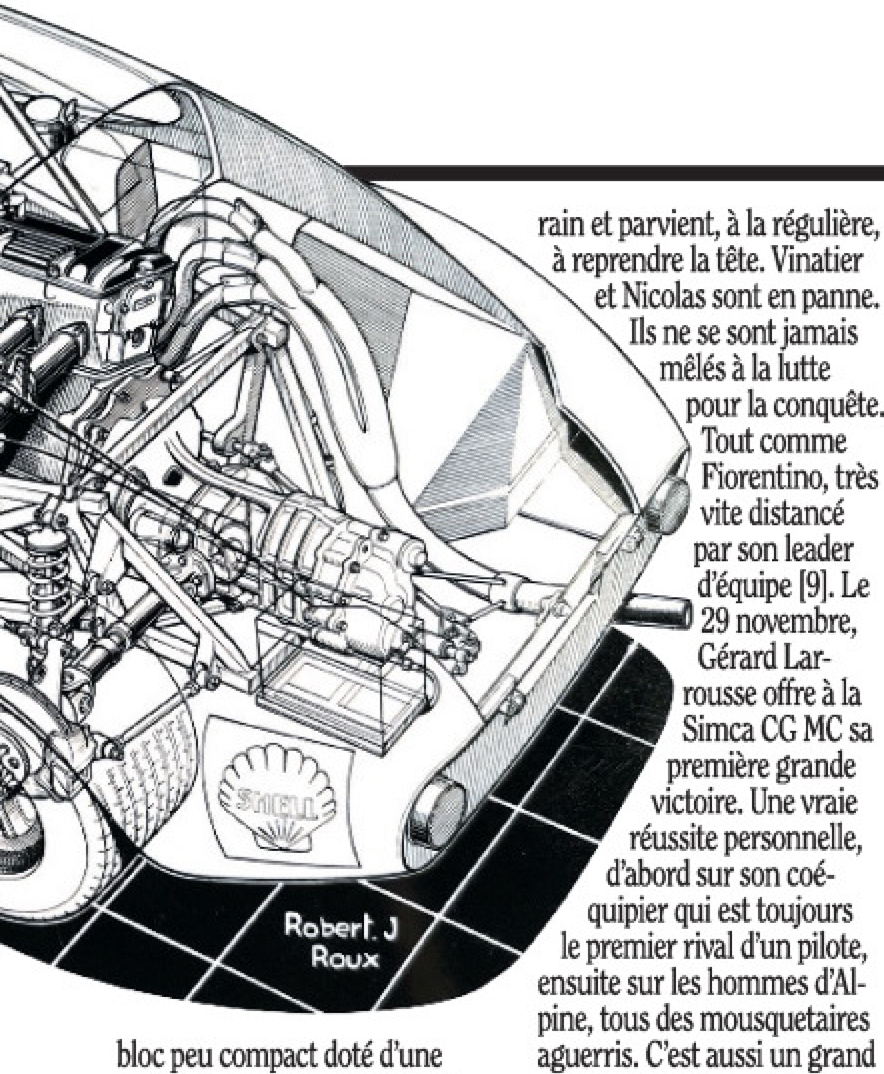
S'il est un homme heureux, ce 29 novembre 1970, c'est bien Henri Chemin. Près du podium où Gérard Larrousse et Maurice Gélin fêtent leur victoire et répondent aux journalistes du *Midi Libre*, il est assailli par la presse sportive. Le sourire large, il est satisfait d'avoir réussi le pari de faire gagner une nouvelle voiture de rallye, la Simca CG MC, en s'imposant face aux Alpine-Renault, vainqueurs des quatre dernières éditions de ce Critérium des Cévennes. Or, cette course est essentielle : elle ne clôt pas seulement la saison sportive ; les championnats étant joués, elle offre un vrai terrain de préparation et déjà un regard sur la prochaine saison.

Henri Chemin n'est pas un inconnu dans le monde automobile. Il s'est fait connaître chez Ford-France où il est entré en 1956, à 23 ans, diplômé de l'Ecole supérieure de commerce de Lyon. D'abord inspecteur commercial, puis chef des ventes, il a gravi les échelons de la filiale française pour devenir patron du service presse (1960), puis directeur des relations extérieures (1963). Là, il mesure le déficit de notoriété de Ford, écrasée par celle des quatre grands constructeurs français. A l'évidence, la place d'un étranger n'est pas aisée, d'autant que la marque paie l'image désuète des Vedette d'après-guerre. Avec l'arrêt des productions de Ford-France et la venue des modèles allemands, anglais et même américains, de nouveaux horizons semblent s'ouvrir. Henri Chemin, qui a toute la confiance du nouveau président de Ford-France, William Reiber [1], y voit une opportunité de redorer le blason de la marque. La sortie de la Taunus 12M tombe à pic. Alors que les Etats-Unis viennent d'annoncer le début du programme spatial Apollo, Ford-France et BP lancent une Taunus de série dans une course folle : parcourir la distance Terre-Lune à plus de 100 de moyenne [2] ! De juillet à novembre 1963, la voiture roule jour et nuit, battant 108 records sur l'autodrome de Miramas. Mais l'opération est encore trop confidentielle, alors il faut aller plus loin pour toucher un public plus large. S'investir dans le sport. En 1965, Ford crée son équipe cycliste autour de vraies stars, Anquetil, Stablinski, Aimar et Den Hartog. L'automobile n'est pas en reste. Dès 1962, des Anglia sont engagées au Monte-Carlo avec pour équipage vedette Roger Rivière et Raphaël Geminiani, deux as du vélo. La team Ford-France se structure, comptant, au fil des ans, une pléiade de pilotes : Maurice Trintignant, Guy Ligier, Jo Schlesser, Henri Greder et Jean Vinatier. Equipe éclectique, à la fois pour circuit et rallye, utilisant des montures variées grâce à l'étendue du catalogue Ford : Anglia et Cortina, Falcon et AC Cobra, Brabham-Ford et GT 40 ! Mais l'arrivée de la Mustang, l'auto qui fait chavirer le cœur des Américains, bouscule encore la donne. L'auto offre un nouveau visage à Ford, avec pour relais le septième art : elle est à la fois celle du lieutenant Bullitt ou du pilote Jean-Louis Duroc, de Steve McQueen ou de Jean-Louis Trintignant. En France, elle chante "chabadabada" dans *Un Homme et une femme*, la Palme d'or du Festival de Cannes 1966. Sans ralentir d'un pouce, Henri Chemin est au Monte-Carlo, évidemment sur Mustang, avec pour copilote Jean-Louis Trintignant (1966) et Johnny Hallyday (1967) [3] ! On découvre là que ce directeur des relations publiques est aussi pilote, sacré Champion de France de la Montagne (1968, catégorie tourisme) sur une Mustang sponsorisée par Eddie Barclay. Un sommet pourtant fragile puisque le 5 janvier 1969, Ford-France annonce son retrait de la compétition. Un séisme. Reiber vient de passer chez Chrysler-France pour diriger le marketing, prenant sous son aile

Les premiers essais tournent au désastre à cause d'une casse moteur

Henri Chemin, promu chef du service compétition de Simca. Tout est à inventer chez ce constructeur. Il s'agit tout d'abord de choisir entre piste et rallye. Les accords conclus dès 1969 entre Matra et Simca, grâce à Reiber et Lagardère [4], clarifient une situation qui aurait pu devenir conflictuelle. Forte de son titre de Champion du monde de F1, Matra poursuit la piste, avec en parallèle la F1 et l'endurance. Le rallye et les formules de promotion sont donc dévolus à Simca. Henri Chemin cherche aussitôt une voiture, non pour figurer, mais pour gagner. Le coupé Simca 1200 S fait pâle figure face à la concurrence, notamment les Alpine-Renault, dévoreuses de victoires. Chemin découvre alors CG, petite marque de Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne) qui peine à devenir l'Alpine de Simca. Un vrai paradoxe puisque ce sont justement les créateurs de CG, les frères Chappe [5] et Jean Gessalin, qui ont dessiné et construit les premières Alpine [6]. Or, ces CG brillent depuis 1966 entre les mains de pilotes amateurs, et ce malgré des moteurs de petites cylindrées dérivés des Simca 1000 ou 1200 S. Henri Chemin fait vite le point et convainc Reider de ses intuitions : la future Simca de rallye sera une CG équipée du 1800 cm^3 de la Chrysler 180. Les ingénieurs s'interrogent toutefois sur la faisabilité du projet. Ils se rapprochent de Bernard Boyer, un ami du clan, devenu l'ingénieur en charge des châssis chez Matra. Grâce aux accords Matra-Simca, une collaboration se dessine. Chrysler-France va demander à Matra l'étude d'un véhicule de rallye que CG fabriquera et Simca exploitera ! Le 9 février 1970, un arrangement est trouvé entre les différents partenaires avec pour chef d'orchestre Bernard Boyer, qui engage le projet MS18 [7]. D'emblée, Boyer partage l'inquiétude de CG : la greffe sur le coupé CG d'un moteur de Chrysler 180, positionné en porte-à-faux, sera difficile et probablement contre-productive. Boyer sent que l'histoire a tourné. Jusqu'alors, les spécialistes du rallye, Alpine comme Porsche, ont privilégié la motricité. Ils ont adopté une répartition des masses qui charge les roues arrière motrices au détriment de l'équilibre général de l'auto. Boyer plaide pour une révolution : placer le bloc en position centrale, comme sur les Matra du Mans ! La motricité sera un peu moins bonne, mais la vitesse en courbe très largement supérieure, au point de rendre la voiture globalement plus efficace. Mais tout est à inventer, car l'adaptation à la route des techniques de la piste nécessite des géométries de suspensions inédites. Henri Chemin accepte le défi. Le véhicule s'appellera Simca CG MC, MC pour moteur central. L'étude prend deux mois pleins chez Matra grâce à une équipe de cinq ingénieurs et techniciens. Le premier châssis est assemblé chez CG entre avril et mai 1970, trois hommes de Matra étant détachés à Brie-Comte-Robert. L'ajustement de la carrosserie du coupé CG sur le proto MC est ardu, notamment à cause d'un empattement plus long dû au moteur central. De mai à juin, les suspensions sont assemblées autour des porte-moyeux arrière de Matra 630 et des pivots avant du coupé 1200 S. Fin juillet, l'auto est prête. Elle est présentée à la presse le 30 juillet, soit cinq mois après le lancement du projet. Une gageure. Les premiers essais, qui démarrent aussitôt sur le petit circuit Jean Behra de Magny-Cours, tournent au désastre à cause d'une casse moteur. Difficile d'en connaître la raison, même si la lubrification est pointée du doigt. Mais il y a plus grave : le comportement routier, point fort théorique de la voiture, est décevant. Le centre de gravité est trop haut à cause d'un

[1] William Reiber (1921-1973).
[2] La Taunus parcourt 358 273 km, soit presque la distance Terre-Lune (384 400 km).
[3] François Hurel, "Henri Chemin, l'agitateur médiatique", Echappement-Classic n°67, juin 2016, pp. 18 à 22.
[4] Jean-Luc Lagardère (1928-2003) et William Reiber se connaissent bien. En 1965, c'est Reiber qui offre à Matra l'opportunité d'équiper sa future 530 du V4 de la Ford Taunus. L'accord de 1969 permet de créer Matra-Simca et de lancer le projet 550, qui deviendra la Bagheera. *Une autre histoire de l'automobile*, Jean-Louis Loubet, PUR, 2017.
[5] Abel, Albert et Louis Chappe créent, en 1946, avec Amédée et Jean Gessalin, la SARL Carrosserie Chappe Frères et Gessalin.
[6] Jean Gessalin dessine un coach en polyester sur une plate-forme de 4 CV. Charles Escoffier, beau-père de Jean Rédélé et concessionnaire Renault dans le 18e arrondissement, découvre avec admiration ce coach. Il en commande 25 exemplaires à CG, ceux-ci devenant les premières Alpine A106. *CG Chappe et Gessalin, les artisans constructeurs*, Michel Delannoy (avec la collaboration d'Albert Chappe, Jean Gessalin et Bernard Boyer), éditions du Palmier, 2004, 128 p.
[7] 18e projet de Matra Sports.
[8] L'huile moteur est stockée dans un réservoir séparé, permettant d'abaisser le bloc dans la voiture d'une dizaine de centimètres.
[9] Fiorentino finit par abandonner sur panne mécanique.
[10] Cité par Michel Delannoy, *CG Chappe et Gessalin, les artisans...*, *op. cit.*, p. 114.
[11] Confédération Française du Travail.



bloc peu compact doté d'une culasse lourde. Pour l'abaisser, l'option du carter sec [8] est indispensable. Enfin, le pilote se plaint d'un train avant peu directeur. Bref, une grosse mise au point est à faire. Durant deux mois, Simca multiplie les tests et tente quelques sorties, surtout lors de courses de côte très prisées par le pilote maison, Bernard Fiorentino. Tandis qu'une seconde auto se construit chez CG, la mécanique est confiée au préparateur JRD. L'objectif est d'être performant pour la dernière compétition de la saison : le Critérium des Cévennes. Avec deux véhicules à sa disposition, Henri Chemin va pouvoir choisir son pilote puisque Fiorentino, sous contrat Simca depuis 1968, est incontournable. Ce sera Gérard Larrousse, expérimenté et polyvalent, capable de s'adapter aux voitures plus que de les adapter à son pilotage, déjà deux fois second au Monte-Carlo. Mais Simca CG aura fort à faire face à une armada d'Alpine menées par Vinatier (triple vainqueur), Darniche, Nicolas, Jacquemin et De Cortanze. Sans oublier la Porsche de Wollek et l'Alfa de Consten. La course part sur un rythme fou, dans des conditions météo difficiles avec pluie et brouillard. Darniche et Larrousse sont au coude-à-coude dans les premières spéciales. Rien ne semble les départager. Mais, coup de théâtre à la troisième spéciale : Larrousse est victime d'une crevaison… et Darniche sort de la route. Wollek est premier. Or, bien équilibrée, la Simca CG MC regagne du terrain et parvient, à la régulière, à reprendre la tête. Vinatier et Nicolas sont en panne. Ils ne se sont jamais mêlés à la lutte pour la conquête. Tout comme Fiorentino, très vite distancé par son leader d'équipe [9]. Le 29 novembre, Gérard Larrousse offre à la Simca CG MC sa première grande victoire. Une vraie réussite personnelle, d'abord sur son coéquipier qui est toujours le premier rival d'un pilote, ensuite sur les hommes d'Alpine, tous des mousquetaires aguerris. C'est aussi un grand succès technique, capable de marquer une rupture. Est-ce la fin de la suprématie du tout-à-l'arrière et l'émergence du moteur central en rallye ? Pour Henri Chemin, c'est un immense soulagement. Il peut déjà penser à la saison 1971, à son programme sportif, aux pilotes à recruter et aux budgets à réclamer auprès d'une direction qui suit de près l'opération CG MC. Chemin est d'ailleurs convoqué à Poissy dès la semaine suivante.

C'est Henri Chemin lui-même qui révèle la suite de l'histoire, plutôt déconcertante [10]. « Après la victoire au Critérium des Cévennes, j'ai découvert que le vrai patron de Simca s'appelait Nicolas Fiorentino, dirigeant du syndicat maison [et père du pilote Bernard Fiorentino]. Il faisait régner la paix sociale chez Simca, et son syndicat [la CFT [11]] bénéficiait en retour d'avantages innombrables [et de financements faramineux capables à leur tour d'aider aux œuvres sociales… et au programme sportif]. Jusque-là, je croyais n'avoir à répondre que devant William Reiber, mais j'ai découvert qu'il y avait un autre maître quand Nicolas Fiorentino m'a convoqué. Ce n'était pas pour me féliciter de la victoire aux Cévennes, mais pour me faire savoir qu'il n'y avait de place chez Simca que pour un seul [et unique] pilote de pointe, [son fils Bernard]. Et il a conclu en me déclarant sur un ton menaçant : "Chemin, ne refaites jamais ça !". » ■

La boîte à bouquins

PROMOTION

La Formule France fêtait, en 2018, ses 50 ans. Créée en 1968, cette formule de promotion monoplace ne durera que trois ans, avant d'être remplacée par la Formule Renault. Elle a pourtant laissé une trace indélébile dans le paysage du sport auto français et a surtout permis à de nombreux talents d'éclore et de connaître par la suite de grandes carrières. On pense en particulier à Jacques Laffite, Jean-Pierre Beltoise, Michel Leclère ou Jean-Pierre Jarier. Dans *Formule France 1968-1970*, Dominique Pascal et Dominique Vincent retracent avec une grande minutie l'épopée de cette école de la course. Riche de nombreuses photos noir et blanc ou couleur, reprenant les classements épreuve par épreuve, cet ouvrage un rien nostalgique nous ramène à une époque aujourd'hui révolue où la compétition automobile semblait accessible à tous.

Formule France 1968-1970, Dominique Pascal et Dominique Vincent, L'Autodrome Editions, 2018, 144 p., format 290 x 270 mm, ISBN 978-2-910434-61-8, album cartonné, 39 euros.

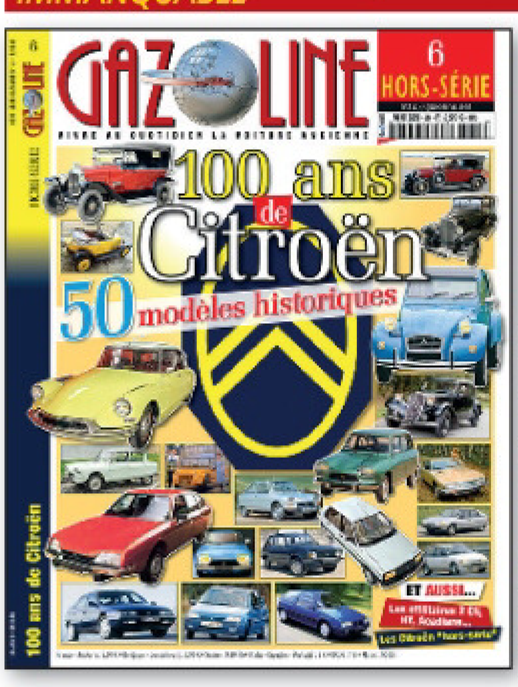
POUR LES PLUS JEUNES

Voilà une idée bien sympathique. Dans *L'incroyable histoire de l'automobile*, Giles Chapman raconte, à travers de très jolies illustrations appuyées de textes courts, l'aventure de l'automobile de ses origines à… son futur. Du fardier de Cugnot aux voitures électriques, aucun sujet n'a été oublié, y compris celui de l'impact écologique de ces véhicules. D'abord chronologique, la présentation évolue ensuite vers des focus sur la technologie, l'histoire plus générale… Si vos enfants s'intéressent à la voiture, cet ouvrage va sans doute leur permettre d'en apprendre beaucoup sur cet univers. Dès 6 ans !

L'Incroyable Histoire de l'automobile, Giles Chapman, Editions Glénat jeunesse, 2018, 48 p., format 319 x 251 mm, ISBN 978-2-344-02732-5, album cartonné, 16,95 euros.

IMMANQUABLE

HORS-SÉRIE GAZO



Si vous ne vous l'êtes pas encore procuré, ne manquez pas notre hors-série consacré aux 100 ans de Citroën. Vous y retrouverez les modèles les plus emblématiques retraçant l'histoire de la marque aux chevrons : de la 10 HP de 1919, première Citroën de l'histoire, à la très moderne C6 de 2005, dernière grande routière du constructeur, en passant par la Rosalie, les Traction, les 2 CV, les DS, sans oublier la GS, la CX, la Visa et tant d'autres, aucune des autos qui ont marqué un siècle de Citroën n'a été laissée de côté. Vous trouverez un bon de commande page 113.

Hors-série Gazoline n°6, 100 ans de Citroën - 50 modèles historiques, 108 pages, 5,90 euros en kiosque et sur www.hommell-magazines.com

EVÉNEMENT

40e RUGISSANT

Cette année, Epoqu'Auto souffle ses 40 bougies. A cette occasion, les 52 000 m² du Salon lyonnais vont briller de mille feux. Deux autres anniversaires importants seront particulièrement à l'honneur :
- Les 75 ans de Panhard & Levassor, avec une exposition exceptionnelle regroupant plus de 30 autos prestigieuses, de la P2C de 1891 au proto CD de 1962.
- Les 120 ans de Renault avec, dans le hall 2, un espace de 400 m² où seront réunies une vingtaine d'autos retraçant l'histoire de la marque au losange.

Les amoureux de Lamborghini pourront admirer près de 25 modèles, dont de rares concept cars. Les amateurs de motos anciennes seront également comblés grâce à une rétrospective unique dédiée à la marque lyonnaise New Map. Bien sûr, les grands constructeurs seront présents, dont Peugeot qui fêtera la 203 et la 504, Citroën qui mettra la 2 CV à l'honneur, la Fondation Berliet... Rendez-vous du 9 au 11 novembre prochains à Eurexpo Lyon. **Infos sur www.epoquauto.com**

ÉVREUX, UNE CAPITALE RÉGIONALE CONVOITÉE

Nous continuons notre tour de France des garages d'antan avec, ce mois-ci, une halte dans la préfecture de l'Eure où un homme, Edmond Hée, a su faire prospérer son entreprise et où l'on croise également deux capitaines d'industrie. Bienvenue à Evreux.

Texte **Dominique Pascal** - Photos **Archives Dominique Pascal**

En poursuivant notre tour de France, on trouve, avant le début du XXe siècle, un monsieur Hée qui tient garage à Evreux, au n°57 rue Joséphine, en plein centre-ville. Il possède un stock Michelin et distribue le carburant l'Automobiline. Ses concurrents dans ce dernier domaine sont alors quatre simples épiciers du nom de Avenel, Delahaye, Lamy et Chardar situés respectivement rues Saint-Léger, de l'Horloge et de la Harpe pour les deux derniers. Effectivement, c'est bien par cette filière, ce mail-



L'atelier du garage d'Edmond Hée dans les années 50.

Le garage Hée, situé au 57 rue Joséphine.

lage très fin de notre territoire, que les carburants ont été distribués, cette corporation diffusant depuis longtemps le pétrole lampant qui servait notamment à éclairer les intérieurs des maisons avec les incontournables et charmantes lampes à pétrole.
Le garage Hée est référencé dans le précieux Guide Michelin et dans le Guide Routier et Aérien des pneumatiques Continental "offert gracieusement" daté de 1912, neuvième édition. Dans cette bible, on apprend que les Etablissements Hée possèdent un



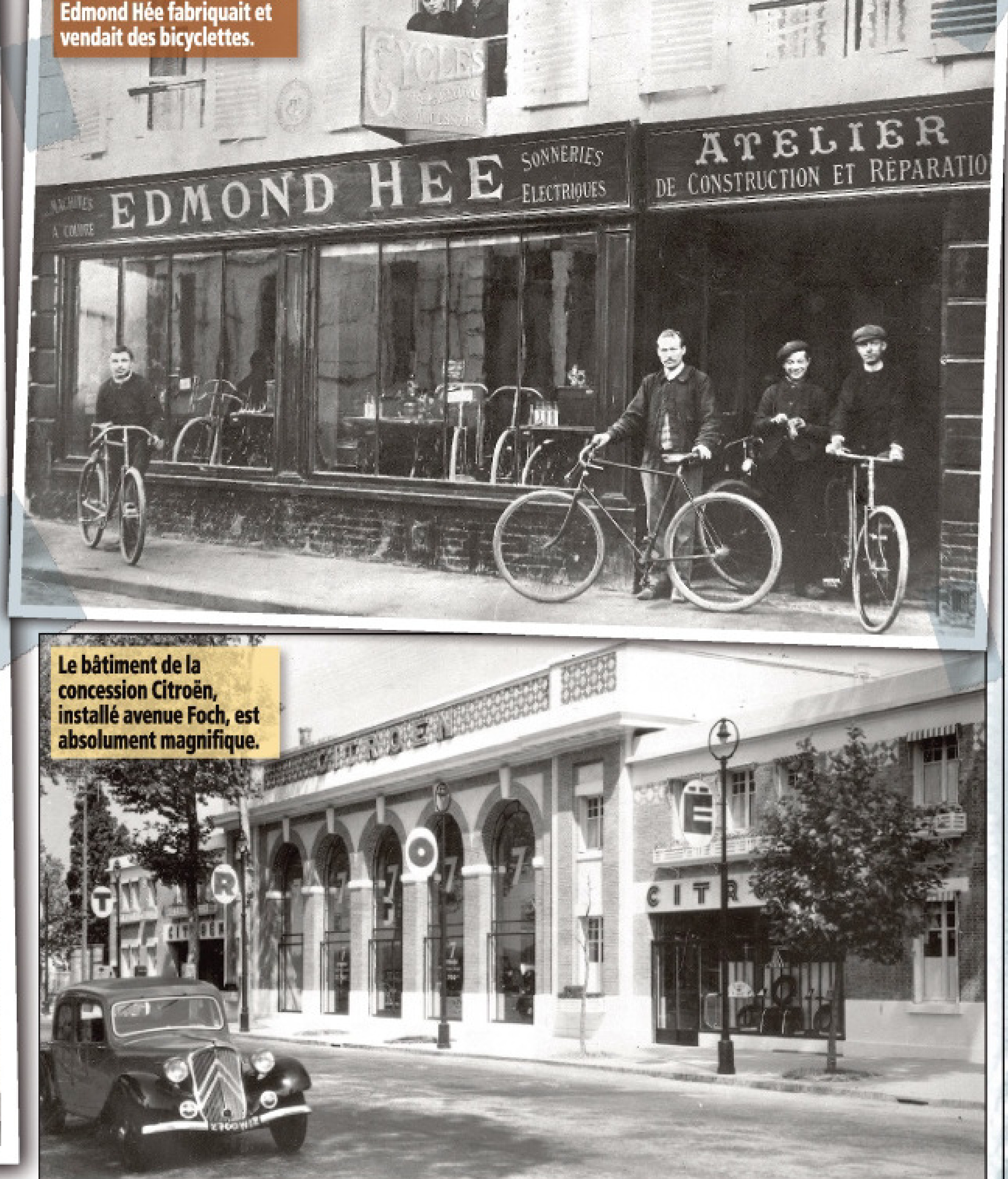
stock de roulements à billes DWF, sont agents de Chenard & Walcker, Dietrich, Delage, Brasier, Grégoire, De Dion, Mors, Renault, Darracq, que le patron est membre de l'Automobile Club de France et du Touring Club de France et, enfin, qu'ils vendent des bouteilles d'acétylène de la marque BRC Alpha. N'oublions pas qu'à cette époque, les phares des voitures utilisaient l'acétylène dissous comme source de lumière, technique qui consistait à créer une flamme résultant de la réaction de l'eau gouttant sur du carbure de calcium.



Au milieu des années 1930, Edmond Hée a ouvert une adresse supplémentaire à Evreux, rue du Faubourg Saint-Léger

Dans le Guide Michelin de 1920, Edmond Hée est toujours installé rue Joséphine, agent des marques Latil, Piccard-Pictet, Rochet-Schneider, Citroën, Chenard & Walcker, De Dion-Bouton et Peugeot. Cinq ans plus tard, il a perdu Citroën, mais gagné Renault et Voisin. Au milieu des années 1930, l'homme a ouvert une adresse supplémentaire à Evreux, rue du Faubourg Saint-Léger, et se concentre à présent sur les enseignes Peugeot, Panhard, Unic et Hotchkiss. Mais c'est la marque au Lion qui fera office de figure de proue puisqu'Edmond Hée la diffusera largement dans la région normande: dès 1963, son expansion est très importante avec des succursales place Thorel à Louviers (Peugeot et Berliet) et au Neubourg, 40 rue de la République (Peugeot, Berliet et Hotchkiss). Dans les années 1960, l'agent ne représentera plus que Berliet et Peugeot puis, pour débuter la décennie suivante, ne conservera à son catalogue que les productions de Sochaux.
Mais on ne peut passer par Evreux sans évoquer le splendide bâtiment de la concession Citroën du 18 avenue Foch, avec ses colonnes et ses arches qui donnent toute sa majesté à un lieu malmené par la suite. Un emplacement du centre-ville qui obligeait à mettre les autos dehors le matin et à les rentrer le soir, avec les risques que cela comportait: «Tous les samedis, notre apprenti sort un certain nombre de voitures sur la place en face du garage. Le malheur veut que dans la traversée du boulevard, il ait provoqué un accident avec une voiture qui passait. Le conducteur de cette voiture n'est pas touché, mais sa femme, en raison de l'arrêt brutal, s'est assommée sur le pare-brise; par contre, la voiture est plutôt moins abîmée que celle de notre client que conduisait l'apprenti», peut-on lire dans la revue *Commerce et Réparation de l'Automobile* de novembre 1956. Plus loin, on apprend que l'apprenti n'avait pas le permis, mais que la compagnie d'assurances Le Rempart « comprend la garantie des manœuvres sans permis, dans le garage et aux abords ». Sage précaution !
Evreux et ses garages, c'est aussi Renault, avec une succursale sise au 13 bis rue Victor-Hugo. Pas étonnant que cette ville, située non loin du trajet que Louis Renault empruntait pour se rendre dans sa résidence d'Herqueville, ait bénéficié de son appui. Réponse du berger à la bergère dans la guerre commerciale à laquelle se livraient deux grands constructeurs, André Citroën ayant, dès le début des années 1920, établi sa propre succursale dans cette capitale régionale... ■





Au tout début du XXe siècle, Edmond Hée fabriquait et vendait des bicyclettes.

Le bâtiment de la concession Citroën, installé avenue Foch, est absolument magnifique.



Vive et alerte, la 104 ZS2 est une sportive gorgée de tempérament qui a le bon goût de se montrer facile à vivre. De ce point de vue, elle est beaucoup plus polyvalente que sa cousine, la Samba Rallye 90 HP. Elle est hélas encore plus rare…

PETITE FÉLINE

Boule de nerfs éphémère produite seulement durant trois mois, la 104 ZS2 est, depuis sa sortie, début 1979, un collector en puissance. Redécouvrons cette bombinette aussi méconnue qu'attachante sous sa livrée gris Vulcain métallisé à bandes rouge orangé, dont le seul tort aura été la trop grande discrétion.

Texte et photos **Hugues Chaussin**


S 2

PEUGEOT 104 ZS2

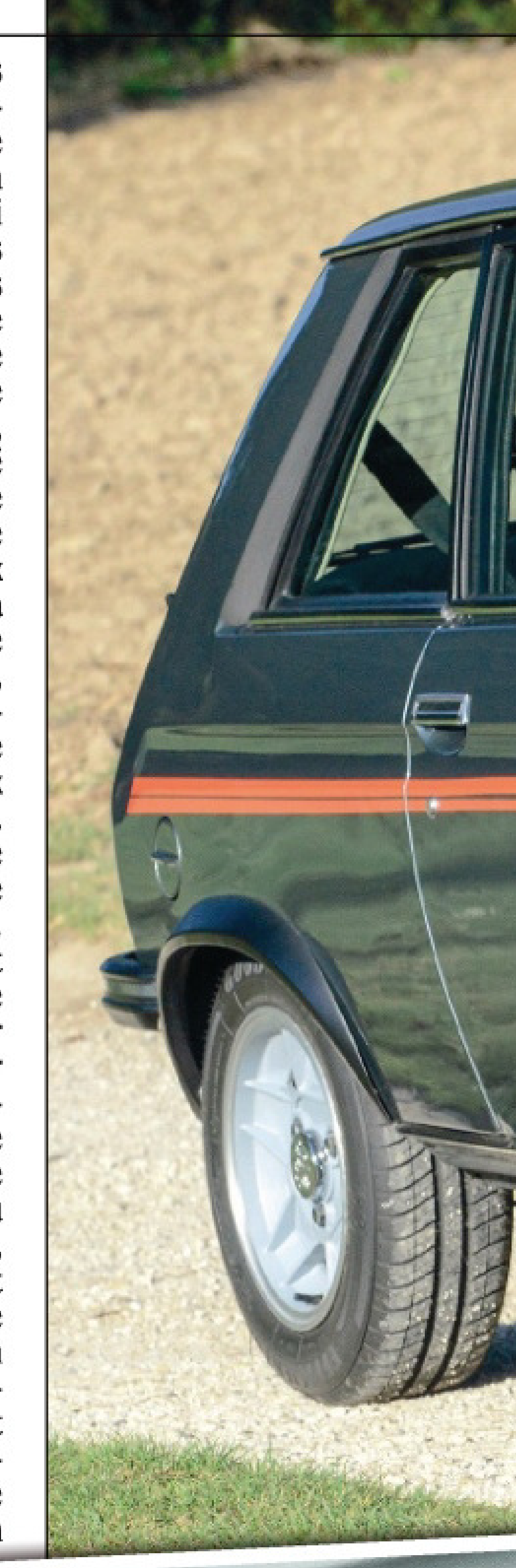
En janvier 1972, Renault dévoile la révolutionnaire 5. Peugeot réplique quelques mois plus tard, à l'occasion du Salon de Paris, en exposant sa propre vision de la voiture bas de gamme. Il s'agit d'une audacieuse berline de poche baptisée 104, la plus petite au monde avec ses 3,58 m, résolument moderne et très surprenante. En reprenant l'architecture des 204 et 304, elle s'inscrit dans l'ère du renouveau sochalien, celle des roues avant motrices et du moteur transversal. Mais si petite soit-elle, la 104 a tout d'une grande, un peu comme la Mini d'Alec Issigonis. En copiant quelques-uns des secrets de la géniale anglaise, les bureaux d'études Peugeot sont parvenus à réaliser une auto extraordinairement compacte à l'intérieur de laquelle quatre adultes peuvent prendre leurs aises. Cette habitabilité, comparable à celle d'une 204, est également le fruit du travail de Pininfarina, le collaborateur historique de Peugeot.

Sur le plan technique, la 104 est équipée du brillant 4 cylindres en ligne tout alu à arbre à cames en tête élaboré par la Française de Mécanique. Il s'agit d'un 954 cm³ dont la principale originalité est, comme déjà sur les 204-304, de partager son huile avec la boîte de vitesses, cette dernière se trouvant sous le moteur. Les quatre roues sont indépendantes, la colonne de direction est déformable et commande une crémaillère. Son brillant démarrage poussera le constructeur à prévoir, dès la deuxième année de commercialisation, une déclinaison coupé destinée à concurrencer frontalement la R5. Il en profite pour gommer le principal point noir de la 104 : son couvercle de malle façon boîte à gants. La "petite" 104 porte bien sa dénomination de coupé, puisqu'elle a été conçue sur une plate-forme raccourcie de près de 30 cm ! En conséquence, l'auto ne mesure que 3,30 de long, soit le gabarit exact d'une minuscule Honda S800. Associée à un hayon arrière, elle représente la citadine par excellence et la deuxième voiture rêvée de nombreux acheteurs séduits par son joli look, sa finition, son indéniable aspect pratique et sa maniabilité sans pareille. Légère et spontanée, cette version constitue une base tout indiquée pour une déclinaison sportive. Proposée à l'automne 1975, cette dernière sera baptisée ZS et, avec son 1 124 cm³ de 66 ch, se placera en rivale directe des Autobianchi Abarth. Soutenue par un programme compétition mené à la cravache par des pilotes de renom (Pescarolo, Mäkinen, Nicolas, Laurent), la ZS manque toutefois d'ambition pour viser haut. Cela incitera le constructeur à commercialiser, en septembre 1976, un kit ZS Rallye doté d'un moteur de 80 ch (arbre à

La "petite" 104 a été conçue sur une plate-forme raccourcie de près de 30 cm

cames spécial, deux carburateurs double corps), de jantes larges et d'un ensemble carrosserie assez spectaculaire supprimant les pare-chocs chromés. Il ne s'agira toutefois que d'une base puisque les préparateurs obtiendront bien plus de 100 ch de ce merveilleux petit bloc.

La première vraie évolution routière de ce véhicule interviendra après le restylage esthétique (nouveaux feux arrière, tableau de bord redessiné), au tout début de l'année 1979. Produite à 1 000 exemplaires afin d'obtenir une extension d'homologation sportive en Groupe 2, la version ZS2 marque un net progrès puisqu'elle embarque désormais un 1 360 cm³ à deux carburateurs double corps qui développe 93 ch. Afin de permettre plus de liberté en course, des élargisseurs d'ailes en plastique granuleux recouvrent des jantes alliage de six pouces de large, alors qu'un déflecteur avant améliore l'aérodynamique. L'exclusivité de cette ZS2 est renforcée par sa teinte unique, un gris Vulcain métallisé sur lequel sont apposés des bandes rouge orangé et des stickers spécifiques. Très réussie esthétiquement, cette version sans concession se remarque aussi à une finition que nous pourrions qualifier de "bricolée". Prenons deux exemples : il y a d'abord le tableau de bord emprunté à une 104 bas de gamme qui n'intègre pas de compte-tours. Du coup, chez Peugeot, on s'est contenté d'ajouter un cadran accessoire boulonné au milieu de la planche de bord. Ça fait un peu mal aux yeux, surtout sur une auto à 38 000 F ! Ensuite s'est posé le problème de la roue de secours, d'ordinaire rangée à plat au-dessus du bloc sur les 104, mais que la présence des gros carbus Solex 35 mm a contraint à déplacer. Celle-ci s'est donc retrouvée posée à la va-vite, debout derrière le dossier de la banquette. Donc… au milieu du coffre à bagages. Et comme la roue est plus haute que la plage arrière, il a fallu effectuer une découpe qui laisse dépasser cet accessoire ô combien essentiel. Mais la ZS2 est construite pour courir, et il faut croire que ces points de détail importent peu dans cette perspective. A nos yeux, le véritable défaut de cette auto est ailleurs. Il est en effet regrettable de ne pas l'avoir fabriquée en un nombre d'exemplaires plus important, même si cela ne se justifiait pas du point de vue de l'homologation. Une situation similaire à celle vécue par la Simca Rallye 3, un an auparavant, dont le tirage, identique, répondait aux mêmes





Si le spoiler avant est commun à d'autres 104, le sticker d'identification est l'apanage des seules ZS2.


Le rétroviseur Vitaloni Californian n'est pas un accessoire, mais bien le modèle monté d'origine à l'usine. On n'en fait plus des autos comme ça !

Ces bandes rouge orangé sur fond gris vert métallisé sont spécifiques aux ZS2.


La suspension n'a pas été bricolée : la hauteur de caisse est bien celle d'origine ! Afin de pouvoir loger les grosses jantes de six pouces de large (siglées Peugeot, c'est important), le constructeur a été contraint de rabattre les bords d'ailes et d'installer de généreuses extensions. Ou quand un grand constructeur se met au tuning…

Ce faciès est sans doute le plus réussi de tous ceux dont a bénéficié la 104. Notez la belle harmonie du traitement gris Vulcain/ noir satiné associé aux traits de chrome.

CLUB 104 PEUGEOT

Fédéré par l'Aventure Peugeot, le club dédié aux petites 104 est un exemple de dynamisme. Plutôt jeune, l'effectif qui le compose voue un véritable culte à la mini-Peugeot et il œuvre, sans relâche, à la valorisation des différents modèles qui constituent la gamme 104. A cet effet, ils sont présents sur les principaux salons français afin de promouvoir ces véhicules longtemps oubliés ou au moins négligés. Vivant "à 104 %", comme ils le clament dans leur slogan, ces passionnés éditent un bulletin, mettent en commun leurs compétences techniques notamment via les médias internet et, surtout, se retrouvent plusieurs fois dans l'année à l'occasion de sorties internes. Si vous souhaitez les rencontrer, n'hésitez pas à vous rendre au prochain Salon Rétromobile dans l'espace réservé aux clubs chapeautés par l'Aventure Peugeot. Vous aurez même la possibilité d'aller fêter, en avant-première, les 40 ans de la ZS2 au Salon Epoqu'Auto, à Lyon, du 9 au 11 novembre. L'association se trouvera sur l'espace de l'Aventure Peugeot, hall 3, et elle y présentera une autre ZS2 en configuration d'origine. Cotisation : 35 euros.

Club 104 Peugeot, chez Laurent Jungas, 3 chemin Lapeyrère, 64260 Lys, www.club104peugeot.fr

C'est sans doute un détail pour vous (et nous), mais pour les amoureux de 104, ce petit gicleur de lave-glace est très recherché !





Les ZS2 sont sorties après le premier restylage, c'est pourquoi elles sont toutes équipées de feux arrière de seconde génération. Les pare-chocs en alu anodisé noir avec une bande adhésive chromée sont propres à ce modèle. Les ZS depuis 1977 possèdent pour leur part des pare-chocs en tôle d'acier peints en noir. La nuance a son importance.



Les aérateurs de custodes disparaîtront au tout début des années 80. De fait, la ZS2 est l'une des dernières versions dotées de petites vitres de custodes.


Au rayon des particularités de la ZS2, on remarque les habillages intérieurs de custode blancs.

- C'est quoi ce bricolage ?
- Non monsieur, tout est d'origine.
- Et pour les courses, on fait comment ?
- Ben… vous achetez deux casques, des harnais et vous prenez des cours de pilotage.
- Ah… d'accord, d'accord.






Bienvenue à bord de la 104 la plus sportive de tous les temps ! Si l'on excepte le compte-tours Jaeger installé à la hâte et le compteur gradué à 200, tout le reste est digne de la version 4 CV fiscaux. Le mano en bas a été ajouté. Bien obligé…




Les garnitures intérieures noires à raies verticales sont réservées à la ZS2. Autant dire qu'en trouver des propres, non percées pour y mettre des enceintes, tient du miracle.



Julien Marchadier et sa Peugeot 104 ZS2 1979

"La 104, ma première auto"

Par hasard, la première voiture de Julien fut une 104 et cela a déterminé la suite de son rapport à l'automobile : « Tout a commencé à 18 ans, lorsque j'ai eu mon permis. Mes parents m'avaient gardé une petite 104 Style Z pour que je me fasse la main. J'aimais bien cette auto, mais au bout de trois ans, j'ai décidé de me tourner vers un véhicule plus contemporain en achetant une Peugeot 206. Or cette petite 104 n'a jamais vraiment quitté mon esprit. Les années ont passé et, en 1999, je suis tombé sur l'émission *Turbo*, sur M6, où était diffusé un reportage sur la 104 ZS2. Je suis devenu fou devant ma télé, je venais d'apprendre l'existence d'un modèle super sportif de cette lionne si chère à mon cœur. Dès lors, la 104 s'est enracinée encore un peu plus dans mon esprit. Il m'en fallait de nouveau une.

En 2005, je me suis lancé dans la collection d'objets dérivés sur le thème de la 104. A force de brasser des brochures, des pubs, des miniatures, des porte-clés, je pensais de plus en plus à la petite ZS2 que j'avais vue dans *Turbo*. J'ai commencé à me renseigner sur ce modèle, à laisser quelques messages sur des forums auto, par-ci par-là, au cas où… Puis, en juin 2008, un monsieur me répond pour me donner conseils, avis et renseignements. De fil en aiguille, on échange régulièrement des messages. Je lui soumets des annonces qui pourraient être intéressantes. Hélas, j'enchaîne les faux espoirs avec des 104 trafiquées et des voitures sans doute belles, mais vendues en un rien de temps. En mai 2009, une annonce capte mon attention. Il s'agissait d'une première main, du côté de Pau. Ce premier critère est sans appel. Un ami qui habite à côté se propose d'aller voir cette ZS2. Il me convainc qu'elle vaut vraiment le coup, donc je fonce… Une fois sur place, elle ne présentait pas aussi bien que je l'imaginais. Elle n'avait ni bandes rouges, ni logo, des jantes sales et un manque d'entretien manifeste. Mais c'était une authentique ZS2 et, surtout, complète et en état de rouler, ce qui m'a décidé à la prendre. Je me suis dès lors évertué à la remettre dans sa configuration d'origine. Depuis, c'est toujours un bonheur de me balader avec cette petite féline pleine de caractère. »



Cet intérieur d'une incroyable fraîcheur est celui d'une ZS2 de 181 000 km. L'ensemble est rigoureusement d'origine, ce qui est un exploit quand on sait que la sellerie noire à liserés rouges ne vieillit pas très bien.



Vous ne rêvez pas, tout est d'origine. Et il ne manque rien !

exigences. A une nuance près : si la Simca était en toute fin de vie, la Peugeot avait encore six belles années devant elle. Ce temps restant confirmera notre crainte : il n'y aura plus d'équivalent dans la gamme. Sans doute la gestation de la 205 et son programme sportif ambitieux ont-ils freiné l'évolution de la 104. Par la suite, la ZS, sans être rebaptisée, recevra le 1 360 cm³ ramené à 72 ch, puis, en 1982, elle verra sa puissance grimper à 80 ch grâce à deux carbus simple corps de 35 mm, adoptant enfin une boîte 5. Sous cette forme, la ZS fera ses adieux au public à l'été 1985.

Mais revenons à celle qui nous intéresse ici, à savoir la très rare ZS2 que Julien Marchadier a bien voulu nous confier. Membre du Club 104 Peugeot, ce dernier est à ce point fanatique du lionceau qu'il possède plus de 400 miniatures de 104, mais aussi le modèle le plus exclusif de la gamme. Deuxième main depuis près de dix ans, son auto a en outre la particularité de n'avoir jamais été restaurée. Mis à part un voile de peinture et une révision totale, elle n'a fait l'objet

Il est regrettable de ne pas avoir produit la 104 ZS2 en un nombre d'exemplaires plus important

d'aucune autre intervention, ce qui lui permet de revendiquer une totale authenticité et une rigoureuse conformité. Voilà bien le point le plus délicat avec les ZS2, des autos dont on connaît une centaine de survivantes, pas toutes en état de circuler, et dont les pièces spécifiques sont aussi nombreuses qu'introuvables. Citons pêle-mêle les pare-chocs en alu anodisé noir, les ailes avant sans bord (non découpées), les garnitures de portes noires, les custodes blanches, la sellerie noire à filets rouges, les tapis de sol, les phares marqués H4, le vitrage vert, les jantes siglées Peugeot, les élargisseurs d'ailes, la plage arrière ou encore la boîte à air. Portant très bien ses 181 000 km, la ZS2 de Julien témoigne de la robustesse de ces mécaniques françaises. Jamais ouvert, le moteur de la petite Peugeot est aussi frais qu'à ses premiers jours. Seule l'usure des brides de carburateurs provoque quelques petits désagréments, ce qui est tout à fait compréhensible après presque 40 ans de service. Je vous dis cela avant même d'avoir essayé l'auto, puisque je me trouve pour l'instant assis à la place de droite, celle généralement dévolue au copilote. Au lieu d'indiquer la direction de Gretz-Armainvilliers, patrie du préparateur Peugeot Daniel Ruggeri, à mon chauffeur du jour, j'enchaîne les questions afin de prendre toutes les notes possibles sur ce véhicule atypique et rigoureusement méconnu. En effet, Julien me confirme que la ZS2 n'a de réelle existence qu'auprès des fanatiques de 104, les autres n'y voyant, au mieux, qu'une ZS un peu améliorée ! Et Julien d'argumenter : « Peugeot n'a pas su la vendre. Il n'y avait quasiment aucune publicité pour le modèle, si bien que les derniers exemplaires se sont réellement écoulés à l'automne 1979. La mienne a été vendue neuve en avril. » Et non entre janvier et mars, comme le prétend le communiqué officiel… En passager, je comprends combien le confort est une notion relative à bord de la ZS2. Sèche, la suspension Koni est du genre bout de bois et le moelleux des fauteuils est bienvenu afin d'épargner un minimum nos vertèbres. La rançon de cette dureté, c'est un contrôle du roulis inhabituel sur une 104. Posée à ras du sol avec ses roues de six pouces de large rentrant littéralement dans les ailes, la ZS2 possède des épures de suspension spécifiques pensées pour la compétition. D'où qu'on la regarde, la voiture a une sacrée gueule, il n'y a pas à dire. Le seul bémol concerne, comme nous l'avons vu, la planche de bord empruntée au modèle de base et dépourvue du moindre instrument de contrôle que l'on serait en droit d'attendre sur une bombinette forte de 93 ch. Zéro mano, un compte-tours rajouté à la hâte, trois ou quatre voyants et puis basta. Impossible d'être plus radin.

Avec ses 3,30 m de long et ses porte-à-faux quasi nuls, la 104 coupé s'apparente à une Mini à la française.

Le coupé 104 est une auto malicieuse qui a corrigé le principal défaut des modèles quatre portes de première génération : l'absence de hayon arrière.

Julien n'est pas vraiment prêteur, mais pour *Gazoline*, il daigne céder le volant de son bolide. Je l'en remercie chaleureusement. Sans cela, je n'aurais pas pu apprécier l'incroyable agilité de cette 104 au rayon de braquage extrêmement réduit, à la direction très directe, à l'adhérence stupéfiante et au moteur idéal. L'hiver dernier, j'avais essayé une Samba Rallye 90 ch, une très proche cousine de notre ZS2, mais à la définition mécanique différente : sous le capot de la Talbot, on trouve un 1 219 cm^3 très pointu allié à une boîte 5 à rapports rapprochés ; sur la Peugeot, nous avons un 1 360 cm^3 très rond et une boîte 4. Si la première semble plus excitante sur le papier, la prise en mains va donner un net avantage à la lionne. Avec ses deux petits carbus Solex de 35 mm et sa cylindrée relativement copieuse, la ZS2 est infiniment plus souple que la Samba et ses capacités de reprises sont nettement supérieures. Moins hargneuse dans les tours que sa cousine, la Peugeot fait état d'une réjouissante disponibilité dès l'approche des 4 000 tours. De fait, cette puce à la peinture aux multiples reflets, tantôt noire, tantôt vert olive suivant l'exposition à la lumière, est très agréable à utiliser dans le trafic moderne. Elle ne souffre en effet d'aucun complexe face à des autos deux fois plus puissantes, mais aussi… deux fois plus lourdes ! Il est vrai que nous ne sommes plus du tout habitués à des sportives pesant 780 kg. En 2018, on ne parle plus que de puissance, et ceux qui n'ont pas notre chance, celle de connaître les “anciennes”, sont loin d'imaginer combien une voiture très légère cumule les qualités dynamiques. A la façon d'une boule de flipper, la ZS2 bondit d'un virage à l'autre avec spontanéité. Quelle énergie ! La boîte 4 n'est finalement pas un handicap en usage touristique dans la mesure où le quatre cylindres est d'une grande souplesse. Toutefois, je constate un petit trou entre la trois et la quatre, lequel fixe les limites d'une voiture de série destinée à être améliorée en vue d'être compétitive en course. Que dire du freinage, au terme d'un joli galop d'essai sur les routes briardes ? Assisté, il remplit son office avec une énergie suffisante au regard de la faible masse à stopper. Plus les kilomètres défilent, plus je me sens à l'aise derrière le joli volant trois branches. Seules les traversées d'agglomérations ne sont pas agréables, dans la mesure où le moteur n'apprécie guère ce type d'usage. Sur la quatre voies qui nous rapproche de Paris – la Nationale 104, évidemment –, le quatre cylindres respire à pleins poumons. Encouragé par Julien, je m'amuse à titiller la pédale de droite pour le seul plaisir d'entendre rugir le félin tapi là, juste devant nos souliers. Le râle des carburateurs s'accompagne d'un autre bruit, moins sympa mais caractéristique de ces mécaniques : celui du sifflement de la triplette de pignons assurant la liaison entre le moteur et la boîte. La circulation s'intensifie et je suis de moins en moins tranquille aux commandes du bijou de Julien, c'est pourquoi je prends sagement la première sortie afin de lui restituer le volant. Cette auto n'est peut-être qu'une 104, mais c'est une telle rareté, qui plus est dans un quasi-jus d'origine, que je ne souhaite pas me retrouver dans une situation critique. Cet essai s'arrêtera donc sagement, sur le parking d'un supermarché de Seine-et-Marne, à causer du prochain “rasso” de Youngtimers 77 organisé par un autre passionné du coin, l'ami Nicolas Salada. Celui-ci a bien voulu me prêter main-forte au pied levé en mettant à disposition sa Rover 216 GSi reconvertie pour l'occase en voiture travelling. C'est beau la passion solidaire ! C'est beau la passion tout court. ■

Le freinage remplit son office avec une énergie suffisante au regard de la faible masse à stopper

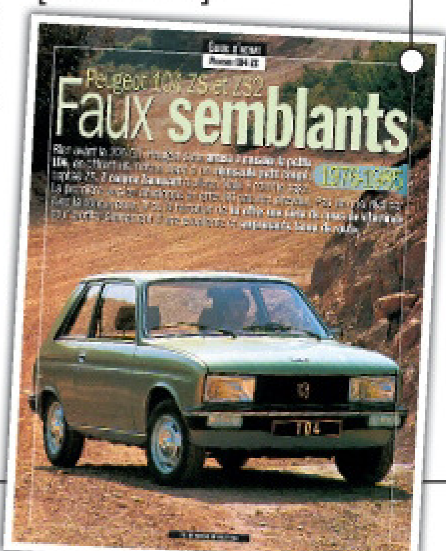
Merci à Julien Marchadier pour le prêt de son authentique ZS2. Merci également à Nicolas Salada qui est à l'origine du groupe Youngtimers 77, aussi bien actif dans le réel (rassemblement mensuel) que sur la toile.



Le silencieux d'échappement comporte un tube de recirculation des gaz.

LIRE AUSSI

• Peugeot 104 ZS et ZS2 [1976-1985] : Guide d'achat [*Gazoline* 125].





Passeport technique Peugeot 104 ZS2

MOTEUR
4 cylindres en ligne (type XYR) transversal AV, incliné de 72° vers l'arrière. Bloc et culasse alu, un arbre à cames en tête entraîné par chaîne, deux soupapes en tête par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin sur cinq paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 1 360 cm³ ■ **Alésage x course :** 75 x 77 mm ■ **Puissance maxi :** 93 ch DIN à 5 800 tr/mn ■ **Couple maxi :** 12,7 mkg DIN à 4 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 10,2 : 1 ■ **Alimentation :** deux carburateurs double corps Solex 35 PHHE9, pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** batterie 12 V 30 Ah, bobine et distributeur, alternateur ■ **Refroidissement :** liquide par pompe mécanique.

TRANSMISSION
Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,258 – 2e : 0,435 – 3e : 0,666 – 4 : 0,960 – MAR : 0,280 ■ **Rapport de pont :** 16x57.

STRUCTURE
Coach 4 places, coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras inférieurs articulés et jambes de force, barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en alliage 6 x 13 ■ **Pneus :** 165/70 SR 13 ■ **Freins :** disques AV/tambours AR, assistés ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 4,70 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,31 x 1,53 x 1,35 m ■ **Empattement :** 2,23 m ■ **Voies AV/AR :** 1,33 m/1,28 m ■ **Poids :** 780 kg.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 173 km/h ■ **1 000 m D.A :** 32''5 ■ **Consommation :** 7,4 à 11,7 l aux 100 km (90 km/h et ville).

PRODUCTION
Janvier à mars 1979 : 1 000 exemplaires ■ **Nuancier :** gris Vulcain métallisé avec décor adhésif ■ **Prix en 1979 :** 38 000 F ■ **Type Mines :** 104 C91 ■ **Puissance fiscale :** 7 CV.

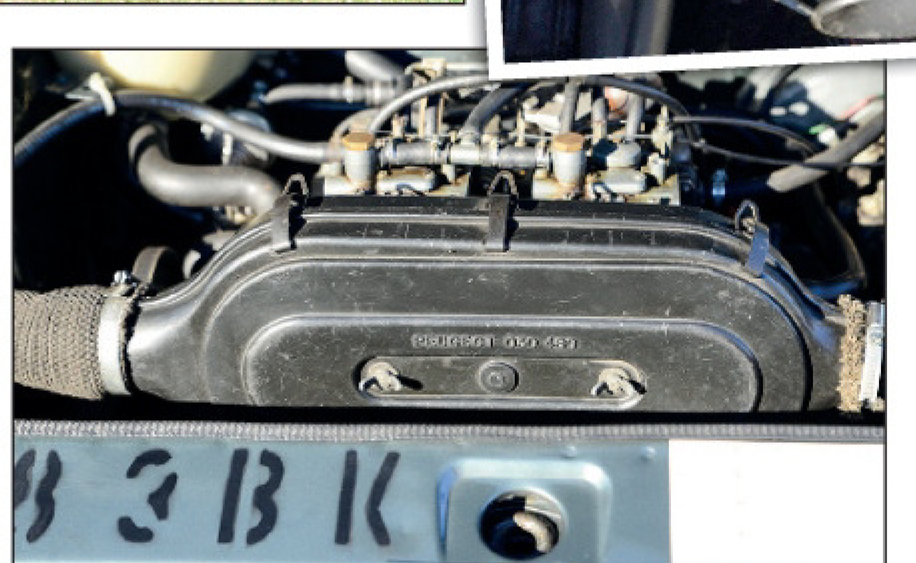
COTATION
Les transactions sont rares et les tarifs pas toujours faciles à connaître. Il est toutefois probable que le prix de vente d'une très belle auto atteigne, voire dépasse les 18 000 euros.



L'assistance de freinage n'a pas fort à faire pour aider au ralentissement des 780 kg.



Du point de vue tôlerie, la ZS2 possède quelques particularités : les ouïes inférieures agrandies, les ailes avant sans r ebord, celles arrière à bord aplati, puis les deux goulottes métalliques soudées à l'intérieur de chacun des pieds de portes avant.



Cette boîte à air marquée Peugeot est l'une des nombreuses pièces spécifiques à la ZS2. Equipées du même moteur, les futures Visa Chrono auront la même, mais sans l'identification du constructeur.



Totalement couché entre les deux joues d'ailes, le groupe propulseur ne laisse plus guère paraître que ses carburateurs. La poire de remplissage des cuves n'est pas d'origine. C'est une amélioration quasi indispensable.

Identification



Frappe à froid : poinçonnée sur la chapelle d'amortisseur avant droite.



Plaque constructeur : rivée sur la doublure d'aile avant droite.



Référence peinture : inscrite au pochoir sur le tablier, du côté gauche.



Numéro de carrosserie : plaque rivée sur la doublure d'aile avant gauche.



Sur les ZS2, le bouchon du bocal de liquide de freins est blanc, et non pas bleu comme sur la majorité des 104.



La 1500 est certes une six cylindres, mais son comportement est celui d'une... quatre cylindres de 80 ans. De plus, son train avant n'apprécie pas du tout les mauvais revêtements.

L'AÉRODYNAMIS



A son arrivée, en 1935, la 1500 étonne pour ses formes effilées et ultramodernes d'inspiration américaine. Mais sous sa robe charmante, la plus innovante des Fiat d'avant-guerre cache un grand nombre de nouveautés : premier modèle de la marque aux suspensions avant indépendantes tirées de l'original brevet Dubonnet, elle est également mue par le plus petit six en ligne au monde, conçu de façon atypique : en ajoutant deux cylindres au moteur d'une Balilla !

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

ME AU POUVOIR

Aérodynamique, sinon rien. Au cours des années 30 s'imposent des voitures aux lignes modernes, souples, dessinées par le vent. La mode vient des Etats-Unis, où Chrysler a présenté l'étonnante Airflow en 1934, et s'est vite répandue dans tout l'Ancien Continent. Il n'y a plus un seul constructeur européen qui n'arbore pas, au sein de sa gamme, un véhicule de ce type. En France, Citroën ose la Traction, Peugeot les 402 et 202. En Allemagne, Volkswagen donne le jour à la Coccinelle. En Italie, Lancia présente son Aprilia et Fiat sa 1500, à ne pas confondre avec la plus célèbre 1500, sœur jumelle de la 1300, arrivée en 1961 et produite jusqu'à 1967. Le modèle originel est donc souvent désigné 1500 6C, pour six cylindres, afin de le distinguer et d'en souligner l'une des spécificités mécaniques. Mais Fiat n'utilisera jamais officiellement cette appellation.

La publicité ne se prive pas de rendre la 1500 plus effilée qu'elle ne l'est en réalité

Lorsque le Salon de Milan ouvre ses portes, le samedi 9 novembre 1935, le public a du mal à en croire ses yeux. Fiat dévoile sur son stand cette 1500 qui va faire vieillir d'un coup tout le reste de sa gamme, articulée autour de la 508 Balilla, des 518 à moteurs 1 750 et 2 000 cm³ et de la 527 dotée d'un 2 500 cm³ [1]. Cette originale berline poussera la concurrence à réagir. La Lancia Aprilia, par exemple, considérée comme le chef-d'œuvre de Vincenzo Lancia, ne débarquera qu'un an plus tard. Certes encore plus innovante (carrosserie autoporteuse, quatre roues indépendantes…), mais postérieure à la 1500.

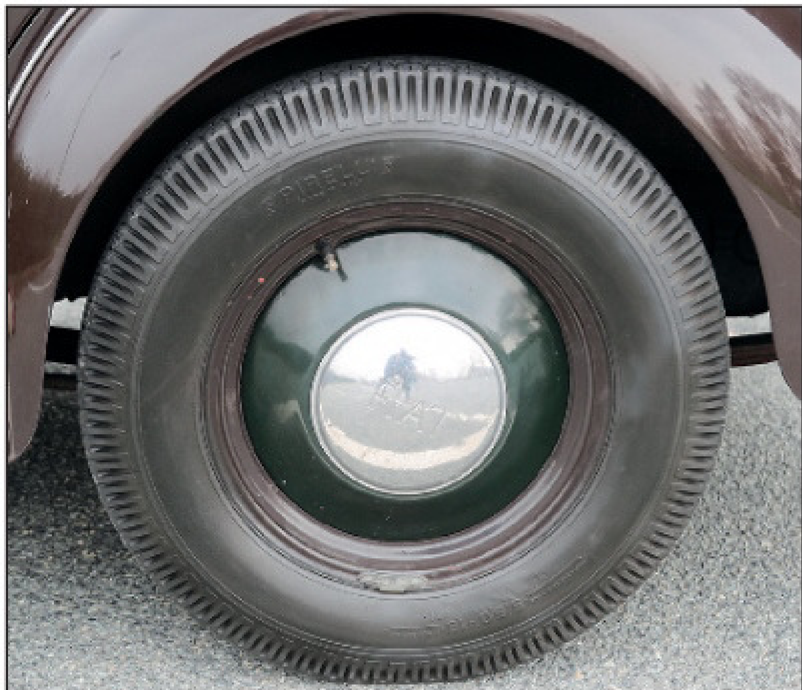
A cette époque, la production de Fiat est pour le moins traditionnelle : châssis à longerons et traverses, mécaniques à soupapes latérales [2], courbes simples et consensuelles. La 1500 bouleverse ces principes. Elle a une ligne aérodynamique (Cx de 0,5 contre 0,7 pour une Balilla) au pavillon courbé, un pare-brise incliné et des phares en forme de gouttes d'eau partiellement incorporés aux ailes. Un design que l'on doit à Mario Revelli di Beaumont [3]. Son centre de gravité est très bas grâce à son châssis à traverse centrale qui intègre l'arbre de transmission, en deux tronçons. La suspension avant adopte, pour la première fois dans l'histoire de Fiat, les roues indépendantes suivant le brevet Dubonnet [4]. Le moteur, comme les mesures d'alésage et de course l'attestent, n'est autre que le bloc 108 CS de la Balilla Sport (donc à soupapes en tête) augmenté de 50 % par l'adjonction de deux cylindres ! De nos jours, on parle souvent de "moteurs modulaires", des blocs ayant une origine commune malgré un nombre de cylindres différent : Fiat y avait déjà pensé il y a plus de 80 ans ! A sa sortie, et pour longtemps, ce sera le plus petit six cylindres au monde. Par rapport à une Ardita 1750 à quatre cylindres, la 1500 est plus puissante (45 ch contre 40) et profite surtout de sa silhouette aérodynamique pour atteindre les 115 km/h (contre 100). La réclame, qui aime bien exagérer les formes, rend la 1500 encore plus effilée qu'elle ne l'est en réalité. De nombreux exemples de ces croquis publicitaires ont récemment été dévoilés lors d'une attrayante exposition temporaire au Centro Storico Fiat [5]. De plus, la présence du châssis séparé permet à un grand nombre de carrossiers [6] de se lancer aisément dans la conception de hors-séries du plus bel effet. Fiat réalise de son côté une petite série de cabriolets deux places disposant de portes suicides.

Son prix raisonnable (21 500 lires, contre les 24 000 d'une Aprilia) ouvre à la 1500 un marché non négligeable. Dans ses premières années, elle évolue à petits pas. En décembre 1936, le tableau de bord jusque-là entièrement en faux bois est peint de la même couleur que la carrosserie, avec tout juste une baguette supérieure en acier recouverte d'un simili bois. En 1937, tandis que les jantes passent de 16 à 15 pouces, le châssis est modifié et l'auto, qui devient la 1500 B, propose des tambours plus efficaces et un frein à main déplacé



Les feux arrière ont été montés suite à la réforme du code de la route, en 1959. D'origine, il n'y avait qu'un petit élément circulaire sans clignotant ni stop. La plaque d'homologation ASI (l'équivalent italien de la FFVE) indique une numérotation peu élevée : c'est en effet en 1967 que cet exemplaire a été reconnu comme véhicule d'intérêt historique !


Sur l'aile avant, on remarque la flèche de direction et le volet de prise d'air pour l'habitacle.


Si les Pirelli Stelvio contemporains à la voiture constituent un élément historique d'exception, il va sans dire que le comportement routier est largement limité par un caoutchouc qui a perdu toute élasticité.


Un joli motif en forme d'aile surmonte le monogramme Fiat.

[1] Les 518 à quatre cylindres et la 527 à six cylindres composent la gamme des Ardita.
[2] Seule entorse à la règle : la 508 S Balilla Sport à soupapes en tête.
[3] Le comte Mario Revelli di Beaumont (1907-1985), styliste indépendant, a collaboré avec la plupart des carrossiers italiens, mais également avec Simca durant les dernières années de l'ère Pigozzi. Il a signé, pour la marque de Poissy, la 1000 et la 1300/1500.
[4] Le système Dubonnet, du nom de l'ingénieur André Dubonnet, se compose d'une structure sur laquelle la quasi totalité des éléments sont montés sur des articulations (pivots ou fusées). Un ressort hélicoïdal encastré dans un amortisseur à bain d'huile. Très fragile, difficile à entretenir (la moindre fuite d'huile le mettait en péril), ce système n'a pas été utilisé très longtemps.
[5] Le Centro Storico Fiat (20 via Chiabrera, Turin) est le musée de la marque. Ouvert chaque dimanche de 10 à 19h, il présente une collection sans chichis qui, sans être énorme, fait le plein de culture et de documentation. On y retrouve, outre les autos, des camions, des avions, des moteurs de bateau et des appareils électroménagers : tout ce que Fiat a fabriqué au XXe siècle.
[6] Ont travaillé sur le châssis 1500 : Allemano, Balbo, Belmondo, Bertone, Boneschi, Borsari, Casaro, Castagna, Cattelan, Colli, Stabilimenti Farina, Garavini, Ghia, Pietroboni, Pinin Farina, Savio, Touring, Vignale et Viotti.

Première de la série des Fiat aérodynamiques des années 30, la 1500 est la seule à arborer, outre les phares partiellement intégrés, un pare-chocs en deux parties.

Ces superbes phares ne survivront que quatre années et demie. En 1940, à l'arrivée de la série C, ils seront remplacés par des éléments extérieurs plus classiques. Au sommet, un témoin (visible de l'habitacle) indique que les feux sont allumés.



Première Fiat à adopter les déflecteurs aux portes avant, la 1500 intègre une gouttière originale qui empêche la pluie d'entrer lorsqu'on les laisse ouverts en marche.



Les portes disposent de deux jolies poignées à la verticale. Elles resteront inchangées durant toute la vie de la 1500.

Camillo Lucenti et sa Fiat 1500 1937

“Même la restauration est ancienne !”

Inconditionnel des Fiat sans pour autant être “monothéiste”, Camillo Lucenti, ingénieur turinois âgé de 45 ans, aligne dans son garage une belle brochette d'autos de ce constructeur : 501 Torpedo Coloniale 1922, 500 Topolino Balestra Lunga 1939, Nuova 500 D 1962 et Panda 30 1980. S'agissant des Lancia, on recense une Augusta 1934 et une Appia 2e série 1956. On trouve également une Alfa Romeo Spider 1600 de 1991, une Citroën 2 CV Charleston de 1983 et une Volkswagen Coccinelle de 1962. La Fiat 1500 qui illustre ces pages, une parmi la dizaine qui circule encore en Italie, a été produite en avril 1937 et mise en circulation le mois suivant. Elle a passé la plupart de sa vie dans le Piémont, excepté durant la période 1982-2004, lorsqu'elle était entre les mains d'un collectionneur sicilien. Sommairement restaurée en 1967 (une réfection qui date elle aussi !), elle n'a effectué, depuis, que de courts séjours chez le sellier. Pour le reste, elle est parfaitement dans son jus : même les pneus Pirelli Stelvio sont d'époque. Avec autant de véhicules dans son hangar et un travail qui le conduit souvent à l'étranger, Camillo ne profite que rarement de la 1500, se limitant à des petites balades pour la maintenir en activité. Ce qui ne l'empêche pas de s'en servir de temps en temps sur de plus longues distances, comme lors d'une réunion du Registro Fiat Italiano en Vallée d'Aoste.

« J'ai toujours eu un faible pour la 1500, me raconte Camillo. Lorsque j'avais 18 ans, j'avais écrit un courrier au magazine *Auto d'Epoca* pour demander des renseignements sur ce modèle, et on m'avait gentiment répondu. Je n'aurais jamais imaginé qu'un jour, j'en posséderais une, et que ma 1500 serait choisie par *Gazoline* pour un essai ! » ■



Gros plan sur les commandes. Sur le bandeau en faux bois, les feux de jour et de route. En dessous, ANT (Anticipo) : réglage de l'avance. A (pour Arricchitore, enrichisseur) : starter. Sous le Neiman : en bas, AVV (Avviamento) : démarrage et G (Gas) l'accélérateur à main. A droite, l'économiseur qui coupe le débit d'essence pour limiter la consommation. A l'extrême droite, le déblocage du demi-capot moteur (idem à gauche). Le cadran de gauche comprend le tachymètre et deux compteurs, celui de droite une montre, un manomètre d'huile et la jauge à essence.

Une fois les portes ouvertes, l'accès à bord est particulièrement aisé grâce à l'absence de montant central. Notez l'élégance des sièges et les chromes tranchant avec le velours vert, ainsi que les accoudoirs intégrés à la banquette arrière.

La ligne de la 1500 est d'une élégance irréprochable. Le coffre, dépourvu de crochets de fixation (spécifiques au millésime 1936), indique que nous sommes face à un exemplaire de 1937 ou suivants.



A mi-chemin entre tradition et modernisme, le tableau de bord, parfaitement symétrique, est dominé par le combiné situé au centre. Le volant est celui que l'on retrouvera sur la toute première Campagnola de 1953 : il intègre, au centre, le klaxon et l'appel de phares.

Les pédales d'embrayage et de freins sont ovales et articulées au plancher, tandis que l'accélérateur est suspendu. Le levier de vitesse est extra-long : sur son pommeau, on retrouve la grille des rapports. Le frein à main, assez insolite, est positionné à sa droite.



Bienvenue dans le coffre à bagages. Comme sur la plupart des voitures de son époque, l'accès se fait uniquement depuis l'intérieur, en rabattant le dossier de la banquette.



La sangle permet aux passagers avant d'ouvrir la porte en activant la poignée montée vers l'arrière. En effet, pour descendre plus aisément lorsqu'on est assis sur la banquette arrière, il faut incliner les dossiers avant et ouvrir la porte. Donc mieux vaut que la poignée soit à portée de main de ceux qui voyagent à l'arrière !

sur les roues arrière. La 1500 C, sur laquelle aucune évolution mécanique n'est à relever, sort en 1940. La face a été redessinée. Encore une fois, l'inspiration est américaine puisque la nouvelle-venue arbore une grande grille en pointe [7], des pare-chocs à lame unique pourvus de bananes, des ouïes d'aération latérales tout le long du capot (moins plongeant) et des phares traditionnels séparés de la carrosserie. L'avant est du coup plus imposant, plus haut, mais moins réussi : on dirait même qu'il a été repris des modèles précédents. Après la guerre, la carrière de celle qui est devenue entre-temps la plus grande des Fiat [8] se poursuit logiquement avec la série D au moteur porté à 47 ch pour 120 km/h. La 1500 D, dont la carrosserie n'a pas été revisitée, adopte une suspension avant modifiée identique à celle de la 1100 composée d'éléments élastiques et d'amortisseurs enfin à la verticale, ce qui limite les soucis rencontrés par les premières versions sur revêtements irréguliers. La direction bénéficie également de quelques d'améliorations. La dernière évolution date de 1950 avec la E qui dispose d'un coffre de malle plus pratique, la roue de secours étant désormais à l'intérieur. Mais cette transformation achève de dénaturer le style original de 1935, la voiture s'apparentant désormais à une tricorps. Autre changement : le levier est au volant [9]. Sa production s'achève au printemps 1950, lorsque la toute nouvelle 1400 apparaît.

Sur route, plus qu'une six cylindres, la 1500 à six cylindres est… une 1500. Oubliez donc toutes notions d'onctuosité, nervosité et plaisir de conduite habituellement associées à ce type de mécanique et concentrez-vous plutôt sur le fait que nous sommes face à une moyenne cylindrée de plus de 80 ans. Il ne s'agit pas d'une voiture inconfortable, mais pour l'apprécier comme il se doit, il faut prendre en considération son âge avancé et s'habituer à ses particularismes. Tout d'abord, la position de conduite : bien qu'aérodynamique et moderne pour son époque, la 1500 garde le plancher typique des ancêtres, soit un avant plus étroit que l'arrière afin de laisser de l'espace aux passages de roues apparents. L'habitabilité est donc un peu limitée, notamment au

Son prix raisonnable ouvre à la 1500 un marché non négligeable

[7] Cette face avant, plus connue sous l'appellation "musone", *grand museau*, avait également été montée en 1939 sur la 508 C, rebaptisée à l'occasion 1100, mais avait fait sa toute première apparition sur la grande berline 2800 de 1938.
[8] La production des Ardita s'était achevée en 1938 et les dernières 2800, produites grâce aux stocks de pièces, avaient été assemblées durant la guerre, en 1944. Toutes deux étaient plus imposantes que la 1500.
[9] Parallèlement à la 1500 E, la Fiat lance la 1100 E, qui intègre les mêmes modifications.

niveau des épaules. Le grand volant est très incliné, le pare-brise, plat, à portée… de nez et le pédalier un peu décalé vers le centre. Contrairement aux berlines plus traditionnelles de son époque, on ne monte pas en voiture, mais on y descend, car le plancher est ici plus proche du sol. Quant au moteur, il a le son d'un quatre cylindres. Point. Impossible de rechercher des mélodies pleines, comme sur n'importe quel autre six en ligne : sa sonorité est douce et rien ne laisse deviner qu'il possède deux cylindres supplémentaires. Avec la même puissance qu'une 900 cm³ des années 70 – et plus d'une tonne à tracter –, ce bloc, loin d'être pétillant, est un éloge à la paresse. Par chance, il a pas mal de couple, et une fois en quatrième, on a tendance à l'oublier. Par contre, il faut impérativement se rappeler que les deux premiers rapports ne sont pas synchronisés, ce qui signifie que le double débrayage

Sur route, la 1500 n'a pas le comportement type d'une six cylindres

s'impose. Chose amusante, sans doute par prudence compte tenu de l'ancienneté de la mécanique, je finis par user de ce double embrayage même sur les vitesses supérieures. Mais ces caractéristiques sont banales sur une auto d'avant-guerre.

Ce qui rend la conduite de la 1500 unique, c'est sa direction. La suspension Dubonnet a toujours été source d'inquiétude : elle produit un *shimmy*, c'est-à-dire une forte oscillation qui se manifeste notamment sur une route irrégulière. Il suffit d'un petit trou (ou du passage sur des rails de tramway, par exemple) pour avoir l'angoissante impression que l'avant de l'auto part en dérapage. Les gommes de la 1500 de Camillo, contemporaines à l'auto, tiennent plus du témoignage historique que du pneu véritable : durs et fiables comme le cristal, elles n'arrangent certainement pas la situation. Comment résoudre ce souci ? Tout d'abord, en ayant à ses côtés Camillo, qui t'explique que la voiture ne va pas se casser entre tes mains, mais que c'est un comportement tout à fait normal (!!!). Ensuite, en choisissant une allure très tranquille : c'est une chose de sentir l'avant qui danse le boogie-woogie à 50 km/h, c'en est une autre d'éprouver la même sensation à 80 km/h. Mais si vous avez la certitude que la route est bien lisse et sans virages prononcés durant un kilomètre, rien n'empêche d'appuyer sur le champignon pour apprécier l'extraordinaire régularité du moteur (enfin les bienfaits du six en ligne !) et l'amortissement parfait. La voiture avance gentiment, bien élevée, sans secousses, dans le plus grand confort, souligné par des sièges au rembourrage épais. Les freins, qui ont a priori tendance à se bloquer et à se dérégler très souvent, ont épargné l'essayeur de *Gazoline* en ne lui réservant aucune mauvaise surprise. Je commence enfin à prendre confiance, avec la 1500, quand je me retrouve face à un carrefour. A gauche, un passage à niveau. A droite, une belle route lisse recouverte d'un goudron tout frais. Devinez où je suis allé ? ■



Le ventilateur moteur comporte quatre pales. Montée en bas, en dessous du collecteur d'échappement, la dynamo est peu accessible.





Le compartiment moteur, côté droit. Sous le joli filtre à air, un carburateur Weber a remplacé, dans les années 60, le Zenith d'origine. Sur la culasse, on remarque deux logos Fiat et sur l'auvent, l'espace pour le poste radio disponible en tant qu'accessoire. L'antenne était alors intégrée dans le toit et ses câbles descendaient le long du montant du pare-brise.

En enlevant ce médaillon chromé inséré dans la grille, on accède au trou de la manivelle.



Sur l'auvent, côté droit, est accrochée cette délicieuse cannette d'huile de secours.

Passeport technique Fiat 1500

MOTEUR

Type Fiat 1500. 6 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasses en fonte, vilebrequin sur quatre paliers, soupapes en tête commandées par un arbre à cames latéral, chaîne double, culbuteurs ■ **Cylindrée :** 1 493 cm³ ■ **Alésage x course :** 65 x 75 mm ■ **Taux de compression :** 5,7 : 1 ■ **Puissance maxi :** 45 ch à 4 400 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur monocorps Zenith 36 VIF ■ **Allumage :** par batterie 12 V 40 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Roues AR motrices - **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports (3e et 4e synchronisées) + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,906 – 2e : 2,136 – 3e : 1,147 – 4e : 1 – MAR : 3,126 ■ **Rapport de pont :** 4,444 : 1 (couple conique hélicoïdal : 9x40).

STRUCTURE

Châssis tubulaire en acier avec longerons et traverse centrale, carrosserie en tôles d'acier et bois ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes Dubonnet, bras oscillants trapézoïdaux, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques renfermés dans un cylindre et travaillant dans l'huile ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage :** 10 m entre murs ■ **Jantes :** en acier 16 x 3.00 D (15 x 3.50 D à partir de 1937) ■ **Pneumatiques :** 5.00x16" (5.50x15" à partir de 1937) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,465 x 1,562 x 1,500 m ■ **Voies AV/AR :** 1,304/1,344 m ■ **Empattement :** 2,800 m ■ **Poids à vide :** 1 070 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 115 km/h ■ **Consommation :** 12 l/100 km.

PRODUCTION

1935 - 1950 : 46 000 exemplaires toutes versions confondues, répartis comme suit : Fiat 1500 A et B (1935-1939) : 38 440 unités ; Fiat 1500 C (1940-1948) : 3 060 ; Fiat 1500 D (1948-1949) : 2 800 ; Fiat 1500 E (1949-1950) : 1 700.

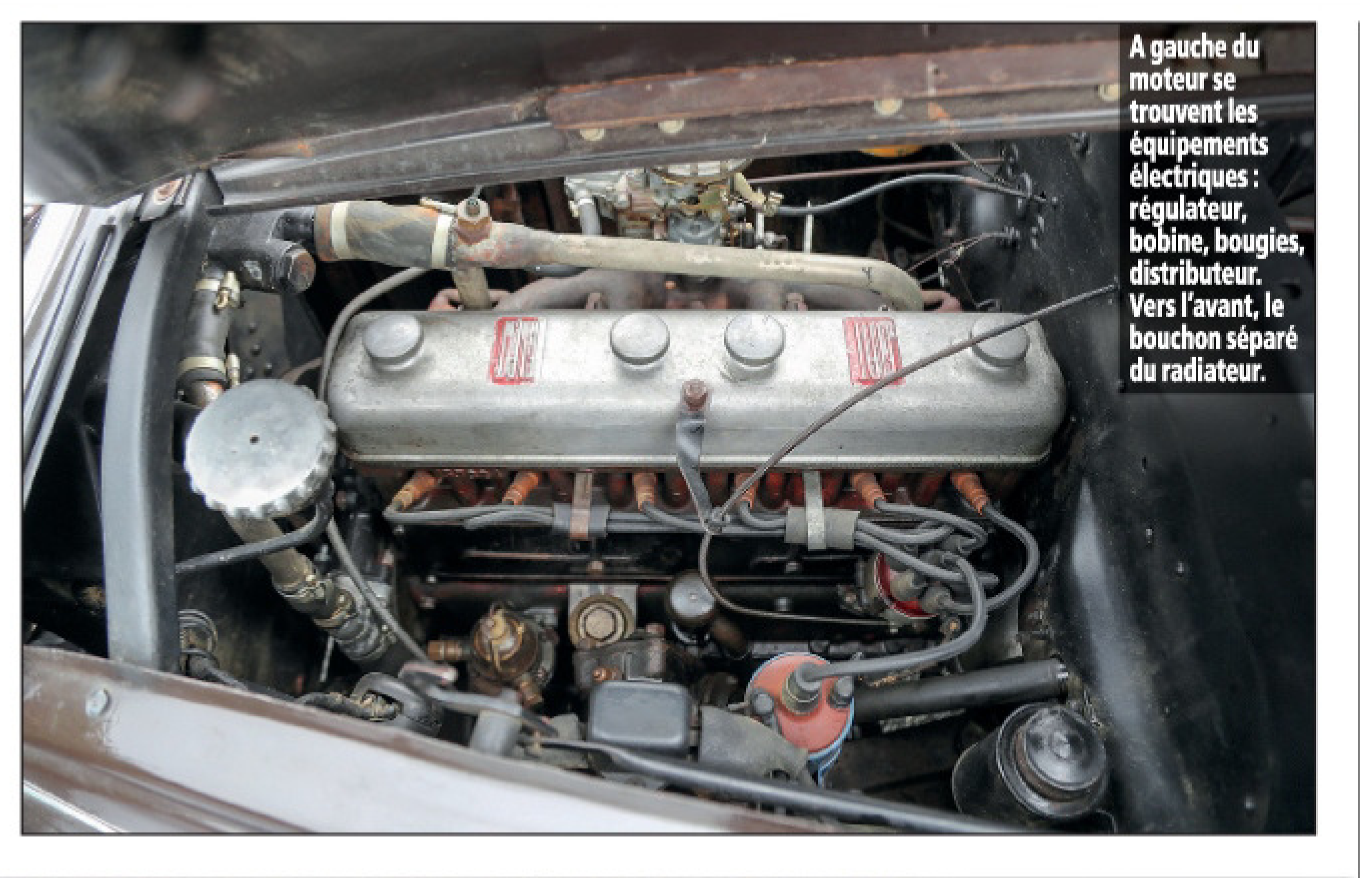
COTATION

Une Fiat 1500 vaut 30 000 euros de nos jours si elle appartient aux trois premières séries d'avant-guerre (1re série, B, C). Les plus "modernes" D et E s'échangent à un peu moins de 20 000 euros. Si celles-ci n'ont pris, dans les dix dernières années, qu'un petit millier d'euros, la cote des 1res séries, B et C a augmenté de 50 %.



Le charme d'une voiture des années 30 : le capot papillon.

La poupe est tellement bien dessinée que la roue de secours, bien que dépourvue de protection (disponible uniquement en option), s'y intègre parfaitement. La tôle suit la forme de la roue dans sa partie basse, entre les deux demi-pare-chocs. Style années 30 oblige, la lunette est divisée en deux parties.

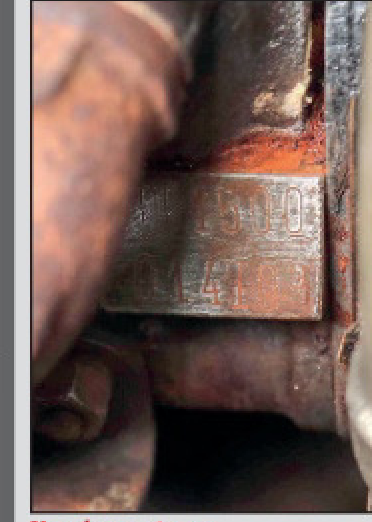


A gauche du moteur se trouvent les équipements électriques : régulateur, bobine, bougies, distributeur. Vers l'avant, le bouchon séparé du radiateur.





Plaquette constructeur : sous le coffre, côté droit.



Numéro moteur : sur le bloc, côté droit.



Frappe à froid carrosserie : sur le longeron AVD.

Sur l'auvent, où se logeait souvent le réservoir à l'époque, la 1500 cache une boîte à outils constituée de tous ses éléments d'origine.

LIRE AUSSI

• Fiat 1500 B Garavini : L'inconnue de Turin [*Gazoline* 173].



BLEUE DE TRAVAIL



Paisible, l'Aronde Commerciale n'est pas faite pour la vitesse. En revanche, elle transporte 500 kg de marchandises sans s'essouffler, ce qui est bien l'essentiel si l'on considère sa vocation.



Contrainte de se retrousser les manches, la France des Trente Glorieuses n'a pas eu le loisir de chômer. Dans ce contexte de fort développement, les petits utilitaires ont joué un rôle majeur : celui de seconder l'homme dans sa besogne. Afin d'illustrer ce pan de notre histoire, voici la Simca Aronde Commerciale, une ouvrière courageuse qui a sillonné les routes de Normandie dans les années 50. Et pas pour faire du tourisme.

Texte et photos **Hugues Chaussin**



Avec la Messagère et la Châtelaine (puis Ranch), la Commerciale est l'un des trois "breaks" proposés sur la base de l'Aronde.

Premier modèle de la marque à avoir atteint puis dépassé le million d'exemplaires, l'Aronde a été providentielle pour l'entreprise fondée dans les années 30 par l'Italien Henri-Théodore Pigozzi. Apparue en mai 1951, cette élégante voiture 7 CV de taille moyenne, fortement inspirée de la Fiat 1400 (*Gazoline* 259), présente des avantages techniques intéressants : caisse autoporteuse très rigide, visibilité parfaite assurée par un pare-brise bombé, banquette avant montée sur glissières à billes, chauffage/désembuage vraiment efficace et moteur équipé de silentblocs. Son seul véritable défaut est un prix de vente supérieur à la concurrence, Traction et 203 en tête. La gamme s'étoffe à partir d'octobre 1952, date à laquelle les variantes haut de gamme Grand Large et 9 Sport, mais aussi utilitaires, font leur apparition. Au Salon, ces dernières bénéficient d'une allée réservée, mais la mise en valeur des nouvelles Aronde Messagère, qui sont des breaks deux places entièrement tôlés, demeure toutefois assez discrète. Cette première version est suivie, en février 1953, d'un break vitré haut de gamme nommé La Châtelaine et de la Commerciale, déclinaison semi-tôlée dotée d'une banquette arrière et d'une finition améliorée. La Camionnette, un véhicule bâché à plateau cabine fini chez Facel, sortira dans un troisième temps, lors du Salon 1953. Elle prendra l'appellation d'Intendante pour l'année 1956.

La Commerciale est une version semi-tôlée dotée d'une banquette arrière et d'une finition améliorée

Le modèle que nous avons choisi d'essayer est une Commerciale, que l'on peut définir comme une Messagère semi-tôlée pourvue d'une glace supplémentaire de chaque côté. Entre les deux carreaux est située une banquette qui procure à cette auto une double vocation : utilitaire et familiale. A cette époque, la voiture de l'artisan était souvent celle de la famille. A l'arrière, point de porte à ouverture latérale, mais un double volet horizontal. Celui du bas est recouvert d'un quintet de baguettes en bois disposées dans l'alignement de celles protégeant la tôle du plancher de coffre. Une fois à l'horizontale, l'ouvrant inférieur permet d'allonger le plancher de chargement d'environ 50 cm, ce qui est idéal pour véhiculer des objets à la fois lourds et très encombrants. Fixée à 500 kg, la capacité de charge est suf-

La Commerciale reprend la moulure d'aile de la berline. Elle est toutefois prolongée de quelques centimètres.

L'hirondelle n'est pas seulement élégante. C'est aussi une travailleuse courageuse et quasiment inépuisable.

Dans la publicité, les Aronde utilitaires, Messagère mise à part, étaient souvent représentées avec des pneus à flanc blanc. Jean-Pierre s'est donc amusé à reproduire cette surprenante coquetterie.

Les petits feux arrière de la Commerciale sont nettement moins sophistiqués que ceux de la berline et du coach.

CLUB SIMCA FRANCE

Amateurs d'Aronde utilitaires, le Club Simca France vous attend à bras ouverts. Véritable institution pour les amoureux de la marque, cette association fédère plus de 500 adhérents et possède 11 délégations régionales totalement structurées. Outre quantité de services comme une librairie technique, une boutique, une publication (le fameux *Flash Info*), une ligne de vêtements ou une belle activité sur les réseaux sociaux, elle organise un grand rassemblement bisannuel baptisé Nationale Simca dont la prochaine édition se tiendra du 30 mai au 2 juin 2019 dans le parc du château de Meung-sur-Loire (45). Mais avant cela, vous aurez la possibilité de rencontrer l'équipe du club, en particulier sa section Rhône-Alpes, au Salon Epoqu'Auto, du 9 au 11 novembre prochains (hall 1, stand P100). A l'occasion des 60 ans de la sortie de la P60, une Montlhéry sera exposée. Cotisation : 50 euros.
Club Simca France, MVAC-7/8e, boîte 64, 28 rue Laure Diebold, 75008 Paris. www.clubsimcafrance.fr

Comme sur la Messagère et la Camionnette bâchée, les cerclages de phares de la Commerciale sont laqués couleur carrosserie.

Le visage des Aronde 1956 à 1958 se reconnaît à ces longues moustaches.



Les essuie-glaces au garde-à-vous font partie des charmantes particularités de l'Aronde.

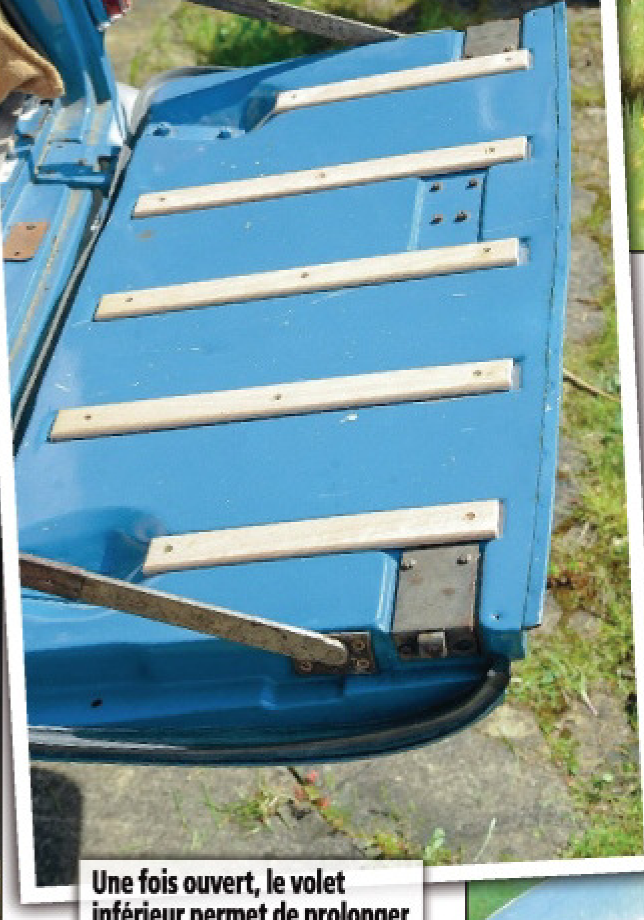
Jean-Pierre Binet
et sa Simca Aronde Commerciale 1956

"Elle a échappé à la customisation"

Le nombre d'Aronde ayant terminé leur existence profondément customisées dans les années 80 est hallucinant. Toutefois, certaines d'entre elles sont passées entre les mailles du filet, quelquefois de justesse, comme nous l'explique Jean-Pierre, propriétaire de notre jolie rescapée : « Cette auto est restée démontée durant une vingtaine d'années. Je l'ai achetée à un jeune homme qui souhaitait la personnaliser. Et puis il a fini par abandonner le projet... Il l'avait entièrement mise à nu, avait remplacé les longerons, refait la mécanique, peint le compartiment moteur et les planchers, puis lustré la peinture qui était encore convenable. Les chromes avaient été recouverts de gris métallisé, ce qui va finalement plutôt bien à cette version à vocation utilitaire. A part quelques détails comme les pare-chocs et des accessoires moteur devenus blancs, elle a été sauvegardée. Il n'a pas pris le temps de pousser plus loin le processus, et cela m'allait très bien. Avant de l'acquérir, j'avais une Estafette, mais j'avais des difficultés pour la rentrer au garage. Il me fallait dégonfler les pneus à chaque fois... J'avais envie d'un autre utilitaire, c'est pourquoi je me suis dit qu'une Aronde serait idéale pour tenir compagnie à mon cabriolet Simca 8. Et vraiment, je ne regrette rien. » ■



Malgré le côté pratique procuré par le hayon et le volet inférieur, l'Aronde Commerciale souffre d'une ouverture plutôt exiguë. Le problème sera en partie résolu en 1957 grâce à un nouveau hayon supérieur, plus grand et mordant sur le pavillon.



Une fois ouvert, le volet inférieur permet de prolonger la longueur du plancher d'une cinquantaine de centimètres. Les cinq baguettes sont dans l'alignement de celles fixées sur le plancher de coffre.





Pour libérer le volet inférieur de l'ouverture arrière, il faut agir sur cette manette située au-dessus de l'ouvrant.



Toutes les commandes sont regroupées autour du volant. C'est joli et pratique. Notez la clé de contact, à gauche, que la P60 conservera.



Par obligation de standardisation, mais aussi par souci d'élégance, l'Aronde Commerciale a adopté l'irrésistible compteur rond de la berline. Vous vous en doutez, les graduations sont "un tout petit peu" optimistes !



La banquette arrière (recouverte d'une housse étant donné qu'elle est abîmée), accueille deux personnes supplémentaires, ce qui transforme l'utilitaire en auto de tourisme, voire en familiale. Dans les années 50, rares étaient ceux qui possédaient deux voitures. La banquette se rabat ou se retire pour augmenter la capacité de chargement.

Même sous sa déclinaison utilitaire, l'Aronde conserve un profil stylé. Par rapport à la Messagère, la Commerciale possède deux glaces latérales entre lesquelles se trouve une banquette. Le pavillon bombé permet d'optimiser le volume intérieur.





Spacieux et confortable, l'habitacle de la Commerciale est également élégant et bien fini. On ne se croirait pas dans un utilitaire.

fisante pour s'affranchir de la plupart des tâches dévolues à l'artisanat. Ici, en l'occurrence, il s'agit du transport de caisses de bouteilles d'un fameux digestif local élaboré après distillation du jus de pommes, le célébrissime Calvados, à consommer bien sûr avec modération. Vendue neuve en 1956, notre jolie bleue du moment possède un hayon supérieur articulé sous la gouttière de pavillon, à l'inverse des versions lancées l'année suivante – alors que venait d'être produite la 500 000e Aronde – qui seront équipées, comme les Châtelaine, d'un ouvrant supérieur à "effacement vertical", c'est-à-dire mordant sur le toit afin de laisser le passage à des objets plus volumineux. Par ailleurs, à cette occasion, la béquille de maintien a migré de gauche à droite dans le but de ne plus gêner le chargement depuis le trottoir.

Appréciée pour sa robustesse et sa polyvalence, la Commerciale connaît un joli succès, aussi bien en ville qu'en milieu rural. Décrite dans la publicité comme une « voiture à usages multiples », cette « magnifique ouvrière dans les travaux quotidiens se transforme en deux minutes en une confortable quatre places ». Accompagné d'un dessin caractéristique, c'est-à-dire étirant à l'extrême la ligne de la voiture tout en diminuant au maximum la taille des personnages, l'argumentaire fait l'éloge d'une auto modulable. En enlevant le siège du passager et la banquette arrière, il est a priori possible de transporter « rondement sans la moindre fatigue » une charge d'une demi-tonne. Pas moins...

Si le joli exemplaire de Jean-Pierre Binet ne tient pas ce rôle, il en serait à coup sûr encore capable. A son bord, dans des tenues appropriées, lui et son épouse préfèrent s'adonner à des réjouissances du type Embouteillage de Lapalisse ou traversée de Caen, un événement dont Jean-Pierre est l'organisateur. Il faut dire que le caractère de l'Aronde Commerciale, paisible, s'accorde parfaitement avec ce genre d'exhibitions populaires. Pourtant, son confort, étonnant pour un véhicule à destination utilitaire, permet sans peine d'envisager de longues promenades. A son volant, sur les chemins vicinaux de cette belle contrée qu'est la Suisse normande, j'apprécie la délicatesse d'une voiture au maniement facile dont la direction fort démultipliée diminue l'effort à produire. La boîte de

Fixée à 500 kg, la capacité de charge est suffisante pour la plupart des tâches dévolues à l'artisanat

vitesses, à l'étagement identique à celui des versions de tourisme, profite d'une savoureuse commande au volant et le moteur, bien qu'un peu juste avec ses 37 ch, ne démérite pas. Cela s'explique sans doute par la démultiplication finale raccourcie grâce à un couple de pignons 8x43, mais aussi par une souplesse mécanique permettant de mettre le véhicule en mouvement sans même effleurer l'accélérateur. Par ailleurs, le faible rendement du moteur assure une robustesse à toute épreuve, cette qualité étant sans doute l'une des premières que l'on attend d'une fidèle partenaire de travail. Utile et agréable, l'Aronde est une alternative économique aux 203, Traction et autres Juvaquatre, sensiblement plus chères sur le marché actuel.

En effet, à cause de l'image écornée d'un constructeur dont la fin de vie a été calamiteuse, la Simca d'après-guerre est sans doute l'une des anciennes françaises les plus abordables.

Et pourtant, une Simca des années 50, c'est un bonheur de chaque instant. Il n'y a qu'à conduire une Aronde, même dans une modeste version utilitaire, pour s'en convaincre. Certes, son freinage est sensiblement daté et sa tenue de route assez moyenne ne permet pas de fantaisies au volant, mais si l'on tient compte de l'usage auquel on destine aujourd'hui ces autos, il y a largement de quoi passer sur ces inconvénients propres à de nombreux véhicules d'époque.

Le sujet du comportement routier mérite un éclaircissement, en premier lieu afin de ne pas se fâcher avec les adorateurs de l'Aronde. En version touristique, cette voiture n'est pas particulièrement sujette à critique. Mais les variantes utilitaires, pourvues d'un train arrière destiné à supporter de lourdes charges, disposent de lames de suspension arrière spécifiques et de réglages particuliers. C'est pourquoi la conduite nécessite un peu plus d'attention. N'allez pas pour autant penser qu'une Commer-

Identification



Frappe à froid : poinçonnée sur un renfort, entre la cloison et le passage de roue droit.



Plaque constructeur : rivetée sur la cloison moteur, près de la charnière droite de capot.

ciale tient la route comme une savonnette s'accroche au fond d'un bidet ! Après avoir mis le châssis et les freins à l'épreuve sur ce parcours dévolu, une fois par an, à une spéciale du Rallye de Suisse normande, me voici redescendu sur le plancher des vaches, au fond de ce vallon au milieu duquel une jolie départementale déroule son impeccable ruban. L'occasion est idéale pour tester la vélocité de la bête. Non synchronisée, la première entre à l'arrêt, sans craquer, puis le chant des pignons à taille droite accompagne les premiers mètres effectués sur cette chaussée rectiligne. Le fait que cette voiture manque de nerf ne m'a pas échappé, reste à voir si elle franchit, une fois la quatrième engagée, la barre des 90 km/h qui étaient encore la règle il y a quelques mois, lorsque cet essai a été réalisé. Sans être sceptique, je dois dire que les graduations du splendide compteur rond m'ont un peu fait sourire. 150 km/h pour une auto tout juste bonne à accrocher les 100 ? Si cela est aussi présomptueux que la présence du sigle Aronde 1300 qui désigne une auto équipée d'un moteur de 1 221 cm³, ces détails sont simplement dus à la standardisation des pièces. Pour autant, n'espérez pas atteindre cette allure astronomique avec la berline du même métal…

Nous rentrons paisiblement à la maison où il va falloir décharger.

Les Aronde utilitaires disposent de lames de suspension arrière et de réglages spécifiques

Quelques sacs de pommes de terre et des caisses de bouteilles, rien de bien terrible à manipuler, mais c'est l'occasion de vérifier le côté pratique de cet utilitaire. Même avec la banquette en place, le volume arrière permet de transporter de nombreux objets, le seul véritable point négatif étant l'encombrement de la roue de secours dispo-

A l'arrière, l'Aronde Commerciale fait valoir une ouverture astucieuse en deux parties. En haut, un hayon, en bas, un volet qui se verrouille à l'horizontale afin de prolonger le plancher d'environ 50 cm.

sée à la verticale, juste à droite lorsqu'on ouvre le hayon. Mais pour la retraitée qu'est désormais la jolie Aronde bleue, cela demeure anecdotique. A partir du moment où il est possible d'y loger le nécessaire de camping et les affaires indispensables pour une semaine de promenade, seul, en couple ou en famille, on n'en demande plus davantage. Quoique, se rendre de temps à autre à la déchetterie à son volant afin d'emmener les végétaux n'est sans doute pas une mauvaise idée. Pourquoi, même "de collection" et en bel état, une ancienne devrait-elle être totalement détournée de sa vocation initiale... ? ■

Merci à Jean-Pierre Binet pour s'être rendu disponible une journée entière malgré ses nombreuses responsabilités.



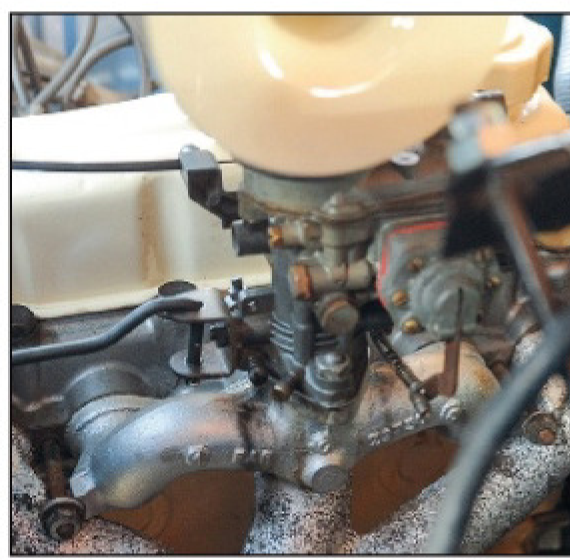
Jean-Pierre a monté ce joli enjoliveur d'échappement sur son utilitaire.



De part et d'autre de la cellule arrière, des passants métalliques permettent d'arrimer la marchandise. En dessous, on remarque le passage de la goulotte de remplissage d'essence.



Coincée au-dessus du passage de roue arrière droit, la roue de secours ampute sérieusement le volume du compartiment. C'est l'un des principaux défauts de ce véhicule.



Le carbu de 32 mm remplit honorablement son rôle en assurant une souplesse satisfaisante au moteur.



Depuis sa sortie, en 1951, l'Aronde se distingue par l'efficacité de son système de chauffage.



Le petit 4 cylindres de 1 221 cm³ est perdu sous le capot de l'Aronde. Vendu pour un "1300", il n'est pas un foudre de guerre avec ses modestes 37 ch.

Passeport technique Simca Aronde Commerciale

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV. Bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en tête par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin sur trois paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 1 221 cm³ ■ **Alésage x course :** 72 x 75 mm ■ **Puissance maxi :** 37 ch à 3 600 tr/mn ■ **Couple maxi :** 7,9 mkg à 2 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 6,7:1 ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps Solex 32 RIBT, pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** batterie 12 V 45 Ah, bobine et distributeur, dynamo ■ **Refroidissement :** liquide par pompe mécanique.

TRANSMISSION

Roues AR motrices par tube de poussée et pont hypoïde ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports (1re non synchronisée) + MAR, levier au tableau de bord ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,27 – 2e : 0,42 – 3e : 0,68 – 4 : 1 – MAR : 0,31 ■ **Rapport de pont :** 8 x 43.

STRUCTURE

Break 4 places, caisse autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par triangles superposés, barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** essieu rigide suspendu par deux ressorts semi-elliptiques renforcés, amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en tôle 3"5 x 15 ■ **Pneus :** 5,75 x 15 ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et galet ■ **Rayon de braquage :** 5,50 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,01 x 1,56 x 1,54 m ■ **Empattement :** 2,44 m ■ **Voies AV/AR :** 1,23 m ■ **Poids :** 1 090 kg ■ **Capacité de charge :** 1 personne + 500 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 100 km/h ■ **Consommation :** 9 à 10 l/100 km.

PRODUCTION

Octobre 1952 - septembre 1958 : 1 274 819 exemplaires (production totale Aronde et P60 de 1951 à 1963). Les numéros de série étant communs aux berlines sur certains millésimes, il n'est pas possible de détailler la production des Aronde Commerciale ■ **Nuancier 1956 :** bleu Tunis, gris écume, noir diamant, gris Paimpol, vert Bretagne, bleu Ile-de-France, beige gazelle (uniquement monocolore) ■ **Prix en 1956 :** 679 000 F ■ **Type Mines :** 90K ■ **Puissance fiscale :** 7 CV.

COTATION

Vous avez sous les yeux la moins cotée des Aronde. Peu demandée mais tout de même attractive du fait de son faible coût et d'une remarquable économie d'usage, la Commerciale ne dépasse guère les 3 000 euros, même en état soigné. Sachez en profiter, c'est un achat malin.

ET SI OUI-OUI ÉTAIT ITALIEN ?



Issue d'un projet italo-français, cette citadine lilliputienne arrivée 30 ans avant la Smart mêle, sous une carrosserie aux faux airs de Jeep, des éléments basiques (un bicylindre deux-temps de 250 cm³) à d'autres plus raffinés (boîte à quatre rapports, direction à crémaillère). Aussi méconnue en collection qu'à son époque, elle mérite toutefois une petite prise en main. Avec modération, son comportement s'avérant bien… modeste !

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**



La Lawil Varzina est homologuée pour aller sur la route. Après, c'est vous qui voyez !

LAWIL S3 VARZINA



Capotée, la Varzina est bien sympa. Contrairement à bon nombre de microcars, la carrosserie est en acier.

Il faut se rendre à l'évidence : nouvelles technologies mises à part, rien (ou presque) n'a été inventé en terme de concept automobile ces dernières années. On a vu des SUV avant la lettre (la Matra-Simca Rancho, par exemple), des monospaces conçus dans les années 50 (la Fiat 600 Multipla) et même une Smart avant la Smart avec la Lawil Varzina, un engin plus proche d'une grande miniature que d'une petite voiture. Un modèle peu aimé en son temps, négligé en collection, mais qui mérite pourtant d'être redécouvert car son histoire n'est pas banale. A l'origine, ce véhicule lilliputien imaginé et fabriqué en Italie ne devait être vendu que dans l'Hexagone, les Français appréciant davantage ce type d'autos que les Italiens. De plus, du temps où Fiat était encore à la tête d'un empire, on a toujours essayé d'éviter la concurrence directe avec les citadines ultrapopulaires. C'est la raison pour laquelle la Vespa à quatre roues a été envoyée en France, devenant la ACMA Vespa 400, Innocenti a refusé de produire sous licence la Goggomobil à ses débuts, lui préférant les plus bourgeoises Austin Morris A40, et Alfa Romeo a interrompu les études d'une voiturette de petite cylindrée dans les années 50.
Nous sommes à Varzi, en Lombardie, un petit village de la province de Pavie. C'est ici qui vit et œuvre Carlo Lavezzari, un ingénieur ayant fait fortune grâce à la Zincor, une entreprise sidérurgique travaillant l'acier récupéré des débris de la guerre et agissant comme sous-traitant pour l'industrie automobile. Dans l'existence de Lavezzari, né en 1924, aventure et fréquentation du pouvoir politique s'entremêlent. Le 26 février 1945, victime de représailles de partisans qui s'acharnent contre sa famille, il parvient à survivre, bien que grièvement blessé, en faisant le mort sous les cadavres de sa mère et de trois de ses frères. En 1978, il est enlevé par une bande de gangsters et libéré 18 jours plus tard par la police sans qu'aucune rançon n'ait été payée. L'année suivante, il est élu sénateur pour le parti majoritaire de l'époque, la Démocratie chrétienne, et en plus d'être membre de la commission de l'industrie du Sénat et président de la société publique Iritecna, il devient collaborateur du premier ministre Giulio Andreotti. Lavezzari est du genre à profiter largement de son réseau pour renforcer son business. Ainsi, pour permettre un transport plus aisé des matériaux, par exemple, le terminus de la ligne ferroviaire entre Pavie et Varzi est situé… dans la cour de son usine [1] !

A l'origine, cet engin imaginé et produit en Italie ne devait être vendu que dans l'Hexagone

Un homme si ambitieux et haut placé ne pouvait résister longtemps à l'attraction du monde de la construction automobile. Ainsi, au début des années 60, il imagine une microvoiture citadine qu'il étudie, fabrique et présente au Salon de Paris de 1966, conscient qu'elle sera mieux accueillie à l'étranger que dans son propre pays. La conception de l'auto est pour le moins basique : sur un châssis tubulaire en acier est monté, à l'avant, un moteur monocylindre 125 cm^3 d'origine Innocenti Lambretta qui transmet le couple aux roues arrière. Cette structure sommaire intègre tout de même quelques bonnes



Riccardo Del Turco, un chanteur très célèbre en Italie dans les années 60, avait choisi une Varzina pour la couverture de l'un de ses tubes !

La capote se referme sur le bord des flancs : rustique et efficace. Sauf en cas de pluie, bien entendu...

Une poignée permet de soutenir le pare-brise, escamotable. Sur la voiture de Leonardo, le balai droit d'essuie-glaces s'est malheureusement... envolé lorsqu'il venait nous rejoindre pour la séance photo.

La partie centrale de la jante laisse apercevoir le tambour de frein : il n'y a pas besoin d'orifices de ventilation.

Les feux de recul (d'une grande finesse pour une voiturette) sont en fait les clignotants avant de la 500, tandis que le bloc principal est celui des Innocenti Lambro.

Pour une ventilation plus efficace en été, rien de mieux que de baisser le pare-brise !

Simple, mais pas pauvre, comme en témoigne le joint autour de l'orifice du réservoir de carburant (sur l'aile AVD).

La grille octogonale a été retenue jusqu'en 1980. Les phares et les répétiteurs sur les ailes sont d'origine Fiat 500, les clignotants provenant d'une Giulietta berline.

surprises, à l'image d'une boîte à quatre rapports, d'une direction à crémaillère ou d'une suspension avant à roues indépendantes avec ressort à lames transversal repris de la Fiat 500. Le style, que l'on doit au carrossier Scattolini, va à l'essentiel : des lignes tendues pour simplifier l'emboutissage qui ne sont pas sans rappeler les Jeep américaines. A la Porte de Versailles, Lavezzari, venu accompagner sa curieuse création, est approché par Henri Willame, importateur français Lambretta à Levallois. Du coup, l'idée se concrétise : les deux signent un contrat qui prévoit de produire la voiturette en Italie, dans une petite usine située à Peschiera del Garda, en province de Brescia, et de la destiner uniquement au marché français. Contraction des noms Lavezzari et Willame, l'entreprise s'appelle Lawil Costruzioni Meccaniche e Automobilistiche SpA. Si, à ses débuts en 1967, la dénommée Farmer n'est qu'une petite découvrable mue par les monocylindres Lambretta

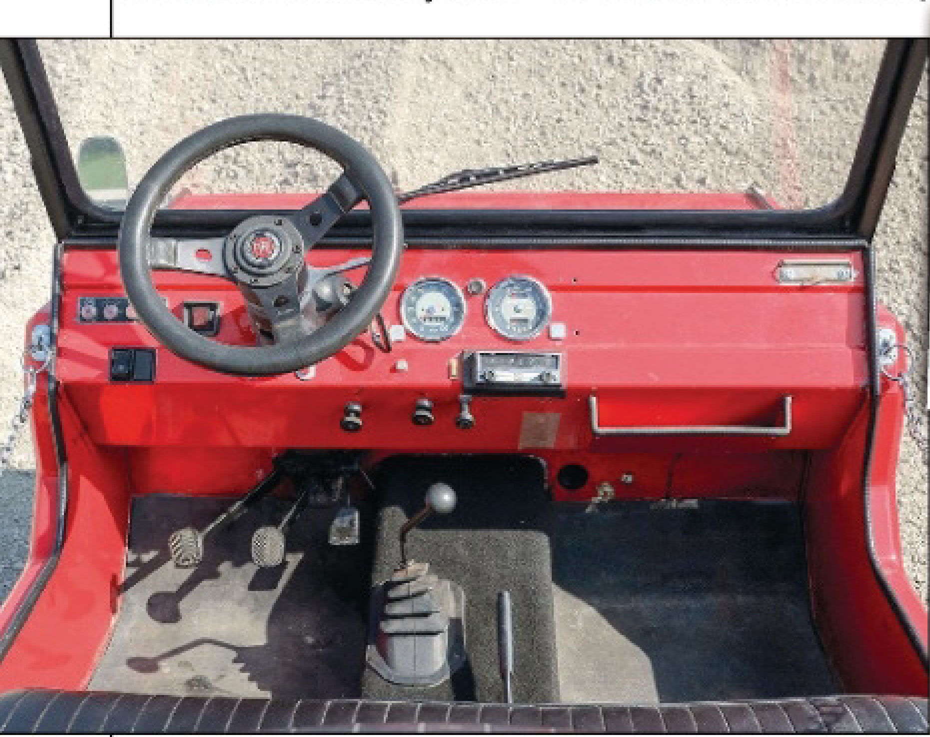
[1] Après avoir inauguré des nouvelles usines à Corsico (Milan), Pomezia, Frosinone (près de Rome) et Novi Ligure (dans le Piémont), Lavezzari intègre le Grand Hôtel de Breuil-Cervinia dans son entité et devient même président de l'Inter, l'une des deux équipes milanaises de foot. Il meurt le jour de Noël 1994 d'une hémorragie cérébrale. Son entreprise, passée de plus de 200 salariés à moins de 80, est cédée en 1997 au groupe industriel Riva.

de 125 ou 175 cm^3, cette carrosserie est vite épaulée par une berlinette : la City.
Sans doute séduit par la possibilité de les conduire avec un permis A1, le public français réserve un très bon accueil aux petites Willam (leur appellation française), laissant penser à Lavezzari et Willame que ce succès pourrait se répéter en Italie. Les bons de commande qui se multiplient en France, une nouvelle usine ouverte en Indonésie [2] et la décision (un peu trop précipitée) d'investir le marché italien entraînent le déplacement de la production de Desenzano à Varzi, où se trouve le siège de la société principale du groupe. En juin 1971, la Varzina voit donc le jour, son nom étant un hommage à sa nouvelle ville natale. Contrairement aux versions export, la Lawil italienne change de désignation, mais surtout de mécanique. Si le fait que le châssis abandonne les tubes circulaires au profit de profilés rectangulaires peut être considéré comme un détail, l'augmentation des roues de 8 à 10 pouces est une modification plus notable. Mais c'est l'évolution moteur qui va bouleverser la donne. D'accord, elle est petite, mais les Italiens ont la réputation d'avoir une attitude "fougueuse" au volant. Exit donc le monocylindre, place à un bicylindre, toujours deux-temps et d'origine moto, produit cette fois par la BCB et né de l'accouplement de deux blocs monocylindres existants [3]. Développant 12 ch, le nouveau 246 cm^3 pousse la Varzina à 70 km/h, contre les 55 de ses cousines "françaises". Aux côtés de la S3 Varzina décapotable, c'est une gamme à part entière qui prend forme : la A4 City et la fourgonnette F2 sont également au catalogue, offrant toutes deux les mêmes performances. Mais la voiturette n'intéresse personne ou presque, et les raisons en sont simples. Elle coûte 540 000 lires, soit seulement 6 % de moins qu'une Fiat 500 qui affiche le double de sa cylindrée, quatre places (au moins en théorie), roule à 95 km/h et conserve l'image d'une vraie voiture et non celle de deux mobylettes soudées entre elles. Malgré ses airs de cyclecar, la Lawil, qui possède quatres roues, est homologuée en tant qu'automobile.
Il faut donc passer son permis B. Et les Italiens n'apprécient pas cette hybridation. Pourtant, la Varzina est si courte qu'on pourrait réellement la garer transversalement entre deux autos, comme sur les illustrations publicitaires des toutes premières Smart : elle mesure 2,05 m de long et 1,27 m de large (contre 2,97 x 1,32 m pour la 500).
Si, en France, la gamme s'élargit grâce à la berline puis aux déclinaisons fourgonnette (notamment appréciée par la Poste) et camionnette à l'empattement allongé, en Angleterre, le carrossier Crayford en débute la distribution. En Italie, par contre, les ventes se font au compte-gouttes. A partir de 1980, la Varzina, tout comme la City, s'offre un petit restylage en adoptant la grille avant noire et les clignotants rectangulaires du Fiat 900 T. La nouvelle grille est plus large mais plus basse que l'originale. A l'occasion, le Furgone Break, une version vitrée de la fourgonnette, débarque. Dans les dernières années de commercialisation, des options sont disponibles, à l'image de l'antivol, des ceintures de sécurité (pour le spider uniquement) ou de la toile de protection faisant office de pavillon et censée remplacer la capote durant l'été. L'auto tire sa révérence en septembre 1985 sur le marché italien et en 1990 en France [4], après une production de 20 000 exemplaires, si l'on en croit ce que Lavezzari a lui-même écrit dans son autobiographie [5]. Un prototype appelé Diavolino (petit diable), supposé prendre la relève de la Varzina, est mis à l'étude à la fin des années 80, mais il ne verra jamais le jour.

La Varzina est une Smart en réduction, 69 cm plus courte que la génération actuelle

Pour chacun de nous, une ancienne est rattachée à un souvenir de jeunesse bien particulier. Dans mon imaginaire, la Lawil était une ligne : celle du tarif de toutes les voitures du marché publié dans les dernières pages de *Quattroruote* [6]. Car en plus d'un demi-siècle de vie, je n'en ai jamais croisé une, ce qui m'a fait me demander si cette Lawil n'était pas une légende urbaine ! Raison de plus pour en chercher une pour *Gazoline*. Lorsque j'ai réussi à en dénicher un exemplaire (et ça n'a pas été simple), ma satisfaction a été immense. Encore plus que si j'avais trouvé une hors-série Ferrari !
Nous avons brièvement évoqué la Smart. La Varzina est une Smart en réduction, 69 cm plus courte que la génération actuelle. Cependant, hormis les dimensions, elle n'a rien en commun avec ce modèle. Elle ressemble plutôt à

[2] C'est grâce à la société Italindo gérée à Jakarta par Michele Calvi, également directeur de la production en Italie, que le groupe Lavezzari produit un millier d'unités de pousse-pousse à mécanique Lawil et carrosserie spécifique : les Heliciak et Superheliciack.
[3] La Varzina monocylindre 123 cm^3 et 6,3 ch est livrable en option, même en Italie.
[4] En France, où le succès de la Willam est bien plus significatif, la gamme est épaulée par d'autres modèles à la ligne plus moderne tels que la Log (250 cm^3, 15 ch, 80 km/h) ou la Frog, une berlinette qui se distingue des autres par son architecture tout-à-l'arrière, sa carrosserie en matière plastique et son toit ouvrant. Willam y importe également la Sulky, un drôle de monospace monoplace de seulement 1,87 m de long produit par Casalini à partir de 1970, avec une fois encore des moteurs différenciés pour les deux marchés : 48 cm^3 en Italie et 60 cm^3 en France.
[5] Carlo Lavezzari, *Il pane le ferite il lavoro*, Guardamagna Editori, 220 p., 1994.
[6] Peu intéressé par les petits constructeurs, le magazine milanais n'a jamais consacré un essai routier à la Varzina. A l'occasion du Salon de Turin, il lui dédie quelques lignes dans son numéro 191 de novembre 1971. Le titre est lourd de sens : "Bruttina ma compatta" : *laide mais compacte* !


Le tableau de bord de l'auto de Leonardo n'est pas d'origine : le volant trois branches remplace celui de la Fiat 500 F et le combiné est celui d'un camion Fiat 691 qui s'est avéré être le modèle le plus proche de l'original, introuvable. En effet, les précédents propriétaires avaient "enrichi" le véhicule en lui greffant... un combiné de Simca 1000 !


Au centre du combiné, le poussoir commande l'arrêt du moteur (mais le démarrage se fait cependant à clé). L'autoradio Autovox est un accessoire des années 70.


Elémentaire mais pratique : un vide-poche est glissé sous le tableau de bord et une pince à ressort est placée devant le passager pour y attacher des cartes.


Le pédalier est bien aligné avec la colonne de direction, l'encombrement du passage de roue ne posant pas problème. Le levier de vitesse est d'origine agricole. Les trois commandes noires représentent le starter, le chauffage intérieur et l'ouverture du capot moteur.



Comment est-il possible d'être aussi loin du volant dans une si petite voiture ? On a l'impression d'être assis sur la banquette arrière !

La banquette se replie vers l'avant pour rendre plus pratique l'accès au petit espace arrière, où est rangée la capote.

Le passage d'air chaud vers l'habitacle est un brin… rustique : un trou sur l'auvent.

Leonardo Boveri et sa Lawil S3 Varzina 1972

"Je cherche les autos que vendait mon père"

Le père de Leonardo Boveri, expert en sinistres âgé de 49 ans habitant Plaisance, gérait, dans les années 70, un petit garage dans lequel il vendait des voitures de marques à l'époque très décalées en Italie : Volvo, Skoda et Lawil. Leonardo est parvenu à retrouver une Skoda 110 L de 1972 et la Varzina que vous pouvez admirer dans ces pages. Mise en circulation en 1972 à Bari, aux Pouilles, et ensuite revendue en 1979 à Potenza, en Basilicate, la Varzina était abritée chez un marchand de Romagne lorsqu'il l'a dénichée, en avril 2003. « Après l'avoir repeinte, j'ai refait le moteur : celui qui l'équipait avait une bielle coulée, le second était "sain" mais à reconditionner totalement. » Durant l'été, Leonardo adore utiliser sa Varzina en ville, au quotidien. Il se rend également dans sa maison de vacances à son volant, sur les collines qui encerclent Plaisance. « Il faut juste savoir ne pas se presser car en montée, maintenir les 40 km/h est déjà un défi. » Il fait partie d'une amicale très sympathique d'amateurs de Varzina, le Registro Storico Lawil, née sur Facebook, qui a recensé une trentaine d'exemplaires en Italie. Les membres ont alors organisé la première réunion mondiale en juin, à Varzi (Pavie). « Et ce ne sera pas la dernière », assure Matteo Sales, l'un des animateurs de l'association, un enthousiaste venu suivre notre séance photo. Il est ravi que *Gazoline* prête autant d'intérêt à sa marque fétiche. ■





Le compartiment moteur, côté gauche. Encastré entre batterie, colonne de direction et réservoir, le bicylindre est vraiment petit. Sur l'auvent, on compte davantage de câbles électriques que d'éléments mécaniques. Au sommet, on remarque le tuyau qui amène de l'air chaud vers l'habitacle.



C'est quoi ça ? Une bobine ? Non, c'est le filtre à air à la forme insolite. On aperçoit, en dessous, le petit carburateur Dell'Orto alimenté par gravité, sans pompe.



Pour bloquer l'entrée de l'air dans l'habitacle, il faut intervenir directement sur la culasse : ouvrir le collier qui serre le tuyau et changer la position de la petite soupape en dessous. Lawil avait appliqué la logique de la position été/hiver du filtre à air à la climatisation !

Passeport technique Lawil S3 Varzina

MOTEUR

BCB. 2 cylindres en ligne deux-temps fonctionnant avec un mélange à 3 %, disposé longitudinalement à l'AV, bloc et culasse en alliage léger, vilebrequin sur deux paliers ■ **Cylindrée :** 248 cm³ ■ **Alésage x course :** 52 x 58 mm ■ **Taux de compression :** 7,5:1 ■ **Puissance maxi :** 12 ch SAE à 5 200 tr/mn ■ **Couple maxi :** 2 mkg SAE à 3 000 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur monocorps Dell'Orto SH 1/20 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 35 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** par air à circulation forcée.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 vitesses non synchronisées + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 7,550 – 2e : 4,600 – 3e : 3,040 – 4e : 2,08 – MAR : 8,510 ■ **Rapport de pont :** 3,08:1 (couple hélicoïdal : 12x37).

STRUCTURE

Châssis tubulaire en acier avec longerons et traverses, carrosserie en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec bras oscillants, ressort à lames transversal, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Diamètre de braquage :** 6,4 m entre murs ■ **Jantes :** en acier 10" ■ **Pneumatiques :** 4.00x10" 2 TL ■ **Dimensions (L x l x h) :** 2,050 x 1,280 x 1,440 m ■ **Voies AV/AR :** 1,070/1,075 m ■ **Empattement :** 1,170 m ■ **Poids à vide :** 350 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 70 km/h ■ **Consommation :** 5 l/100 km.

PRODUCTION

1967-1985 : 20 000 exemplaires tous modèles Lawil et Willam confondus (estimation).

COTATION



La Varzina n'a pas de cote "officielle". On estime qu'elle peut s'échanger pour quelques centaines d'euros, sans perspectives de croissance future.

Le côté très "jeepesque" de la Varzina est encore plus évident à l'arrière, avec la roue de secours accrochée à l'extérieur. Mais plus qu'un effet de style, c'est un impératif, car elle ne pouvait pas prendre place ailleurs.

une Jeep de la première heure. Devant elle, j'ai l'impression d'être un géant. Comment vais-je réussir à pénétrer dans un habitacle si exigu ? La banquette est courte, fixe, éloignée du pédalier, le volant petit et quasi à l'horizontale. Bref, la position de conduite n'est pas du tout naturelle : les bras tendus, les jambes également, je me sens loin des commandes (ce qui est presque incroyable). Le seul moyen de m'en approcher un peu est de ne pas m'appuyer au dossier.

Les opérations de démarrage sont en revanche plus aisées que sur une Fiat 500 : clé de contact, starter, gaz. Le petit bicylindre deux-temps fait un bruit fort et fin, comme ces petits chiens qui aboient comme des fous sans avoir le coffre nécessaire pour s'imposer. La puissance et le couple sont modestes, mais le poids (350 kg) l'est aussi. Du coup, bien que lente, la Lawil est plaisante. La boîte est l'élément le plus surprenant. Dépourvue de synchros, elle a des rapports qui s'enclenchent aisément, même sans le double débrayage. C'est une astuce que Leonardo, son propriétaire, m'a communiquée : « Peu importe que tu appuies ou non sur l'accélérateur, il suffit de laisser le pied plus longtemps sur l'embrayage. » En effet, ça marche. Pratique et étonnant ! Les rapports sont également inattendus. Très courts (on a une première à presque 8:1, plus un réducteur), mais associés à une transmission finale longue qui rééquilibre les choses. L'embrayage est quant à lui incroyablement dur.

Je préfère laisser de côté mon avis sur le comportement, la direction ou encore l'amortissement, forcément différents par rapport à une auto classique, pour vous faire part des sensations que j'éprouve au volant de cette voiturette insolite. Je suis quasiment à l'air libre. Je n'ai ni portes, ni ceinture de sécurité, le pare-brise a été abaissé : j'ai l'impression d'être assis dans un carton qui, par erreur, a embarqué le moteur d'une mobylette. Si, en ligne droite, à allure modérée (dans les 40 km/h), elle marche bien, sur un rond-point, je me sens aussi à l'aise que je le serais si je me retrouvais accroché à la tour Eiffel, nu, la nuit de Noël. L'auto est déséquilibrée pour un rien, son arrière étant très sensible aux mouvements de la direction, légère et rapide. Sur la très longue ligne droite qui suit, je pousse le carton, pardon la voiture, à 60 km/h (soit quasiment sa vitesse de pointe) et je me retrouve aux commandes d'un avion d'avant-guerre : même bruit, même sentiment de confort. Un virage s'approche : il faut baisser ma vitesse folle. Je rétrograde en troisième, en deuxième, puis je me souviens qu'une mécanique deux-temps n'a pas de frein moteur. Je décide alors de faire confiance aux freins : ça fonctionne, mais le louvoiement que cela entraîne me donne des sueurs froides. J'arrive pourtant en entrée de courbe à la juste allure (30 km/h, pas un kilomètre de plus) et la Varzina se révèle docile, prête à reprendre sa vitesse au prochain "redressement" de la route. Moi, je préfère revenir à la base. Tu es sympa, ma petite, mais ne m'en veux pas : j'ai un faible pour les vraies autos... ■

J'ai l'impression d'être assis dans un carton qui, par erreur, a embarqué le moteur d'une mobylette



Un petit saut et... hop, l'échappement remonte sur l'essieu arrière. Les tambours sont, encore une fois, d'origine Fiat 500. Le différentiel rikiki est parfaitement assorti à la voiture. Cette prise de vue met en valeur la longueur du ressort à lames arrière par rapport à celle de la Varzina.



Accroché au passage de roue avant gauche, devant la batterie, on trouve le cric.



La protection de la poupe est démontable afin d'accéder aux optiques arrière et au haut-parleur.

Identification

LAWIL S.p.A.
VAREZ - PAVIA
AUTOVEICOLO : LAWIL
TIPO
CILINDRATA : C.C. 246
TELAIO N.

Plaque constructeur : sur une traverse, devant l'auvent. La frappe à froid, sur le longeron AVD, est inaccessible.



Deux petites trompes FIAMM, en lieu et place d'un simple klaxon, donnent une correcte visibilité... acoustique à la Varzina.

Le prototype Apex de 1958-1959 est encore très éloigné de la Imp de série. Il est motorisé par un bicylindre refroidi par air de 585 cm³ donnant 24 ch et monté à l'arrière.

De face, l'Hillman Imp de 1963 ne peut cacher son inspiration : la Chevrolet Corvair sortie quatre ans plus tôt lui ressemble presque trait pour trait !

Un prototype Imp aux essais en Écosse, durant l'hiver 1962-1963.

LE LUTIN DE LINWO

La Singer Chamois apparue en octobre 1964 est en quelque sorte la version premium de la Imp grâce à de nombreux raffinements dans l'habitacle et des équipements supplémentaires.

Grâce à l'implantation astucieuse des organes mécaniques, bien visible sur cette vue fantôme, un maximum d'espace est dégagé pour les occupants de la voiture.

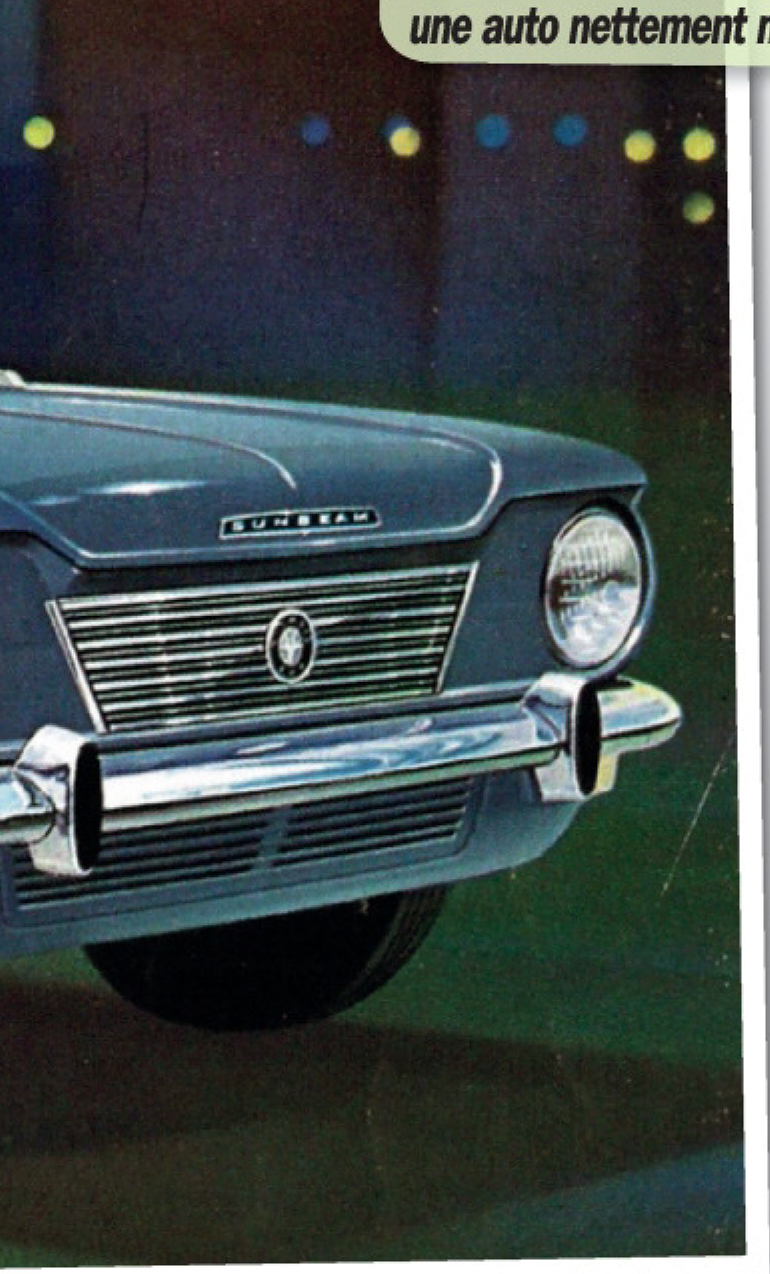
L'inclinaison du moteur à 45° a permis d'abaisser notablement la ceinture de caisse, ce qui est bénéfique pour la visibilité, mais également pour l'esthétique de la voiture.

Vue de trois-quarts arrière, la Imp affiche un style beaucoup plus personnel. La voiture est jolie, mais elle se veut également pratique avec sa lunette arrière ouvrante qui permet de charger un colis dans l'espace situé derrière la banquette arrière.

OD

Avec la Minx lancée en 1931, Hillman, marque "populaire" du groupe Rootes, s'est construit une réputation enviable sur le marché de la voiture familiale. Une auto solide, fiable et bien finie, assez jolie, mais pas révolutionnaire pour un sou. En 1956, le modèle vient une nouvelle fois d'être renouvelé et se présente un peu comme le pendant britannique de la Simca Aronde. Abordable pour la classe moyenne, la Minx reste inaccessible aux revenus modestes. Les frères Rootes comprennent alors que pour rester dans la course qui se dessine pour la prochaine décennie, il faudra impérativement pouvoir proposer une auto nettement moins chère que cette dernière.

Texte **Bernard Vermeylen** - Photos et illustrations **Archives de l'auteur**



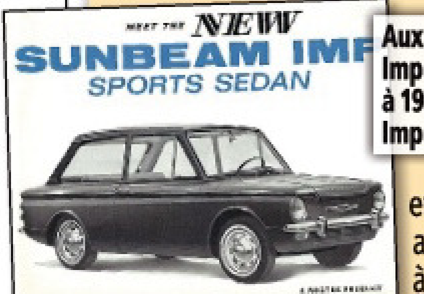
Lorsque les études commencent sérieusement, cela fait près de 20 ans que le groupe Rootes réfléchit à la question de la voiture populaire. Un premier projet a même déjà failli se concrétiser à la veille du conflit mondial ; en effet, dès 1938, le prototype d'une petite auto à deux portes animée par un moteur de 750 cm^3 refroidi par eau (dont on ignore toutefois s'il possède deux ou quatre cylindres) est construit et essayé. Malheureusement, la déclaration de guerre interrompt ce programme et condamne la "Little Jim" à l'oubli.

L'idée resurgit en 1949 avec un nouveau prototype, toujours en deux portes, mais équipé d'un flat-twin refroidi par air implanté à l'arrière. Le style extérieur, moderne pour l'époque, s'inspire notamment de celui de l'Austin A40 Devon, mais là encore, l'affaire ne se concrétise pas. La petite voiture apparaît alors moins rentable qu'un véhicule tel que la Minx. Six années passent avant que le sujet ne revienne sur le tapis : cette fois, la concurrence (Austin A30, Morris Minor, Ford Anglia) a sérieusement investi le créneau et la direction réalise que l'ignorer plus longtemps finira par hypothéquer l'avenir de l'entreprise. En 1955, deux jeunes ingénieurs, Tim Fry et Michael Parkes, sont chargés d'investiguer. Un an plus tard éclate la crise de Suez, qui entraîne le rationnement du carburant. Au Royaume-Uni comme en France, les autos économiques sont plébiscitées. Cette fois, il faut vraiment réagir. Fry et Parkes se mettent réellement au travail : le premier sur la carrosserie, le second sur la technique. Hélas, le premier prototype, doté d'un bicylindre refroidi par air monté à l'arrière et baptisé "Slug" (ce qui, en français, se traduit par *limace* !), s'apparente plus à une voiturette qu'à une petite voiture. Les deux ingénieurs sont donc priés de concevoir quelque chose de plus ambitieux… Ils sont désormais intégrés à une équipe élargie qui comprend notamment Harry White (Chief Designer) et Craig Miller (Chief Engineer). Et comme le groupe Rootes ne dispose pas, dans sa banque d'organes, d'un moteur plus petit que celui de la Minx, la décision est prise de faire appel à la société Coventry Climax dont les mécaniques ont une excellente réputation. Le projet Apex, finalisé en 1959, alors que la BMC Mini voit le jour, va dans la bonne direction. Presque au même moment, Chevrolet révèle sa toute nouvelle compacte, la Corvair. En pleine période de débauche de chromes et d'ailerons, cette américaine étonne par ses lignes sobres et novatrices et son six cylindres à plat refroidi par air implanté à l'arrière… Il est probable que la sortie de ces deux autos très innovantes ait fait réfléchir les décideurs du groupe Rootes, les poussant à remettre l'ouvrage sur le métier sous peine de commercialiser un modèle déjà démodé…

Dès l'automne 1960, les responsables laissent entendre qu'un nouveau véhicule de petite cylindrée est en gestation. En 1962, des indiscrétions filtrent et des prototypes sont surpris en pleines séances d'essais. Le suspense prend fin le 2 mai 1963 : ce jour-là, la presse est convoquée afin de faire connaissance avec la "Baby Hillman", comme on la surnomme parfois, baptisée Hillman Imp (Imp = *lutin* en français). Des sessions de présentation sont organisées simultanément dans plusieurs pays d'Europe. C'est en Ecosse, sur le site de la nouvelle usine destinée à produire les Imp et officiellement inaugurée le même jour, que la presse britannique est convoquée, avec en *guest star* le prince Philip, duc d'Edimbourg, alors qu'en France, les festivités et de courtes séances de tests se déroulent en forêt de Fontainebleau. Il ne s'agit

LES IMP À L'EXPORTATION

La Imp et ses dérivés ont connu une vaste carrière internationale. Diffusée sur la plupart des marchés européens dès l'automne 1963, la voiture a été proposée en 1964-1966 sur le continent américain sous le nom de Sunbeam Imp Sports Sedan. Une existence plutôt brève



Aux Etats-Unis et au Canada, la Imp est commercialisée de 1964 à 1967 sous le nom de Sunbeam Imp Sports Sedan.

et discrète, interrompue au bout de trois ans à cause de nouvelles normes de sécurité américaines, mais qui s'est poursuivie un peu plus longtemps au Canada.
Une douzaine d'usines d'assemblage ont aussi monté des exemplaires à partir de "CKD", ce qui représente environ 45 % des Imp exportées :
- En Irlande (Santry, à Dublin).
- Au Portugal, depuis 1964.
- A Malte, depuis 1968.
- En Australie (où la Imp Sport est commercialisée sous le nom d'Hillman GT).



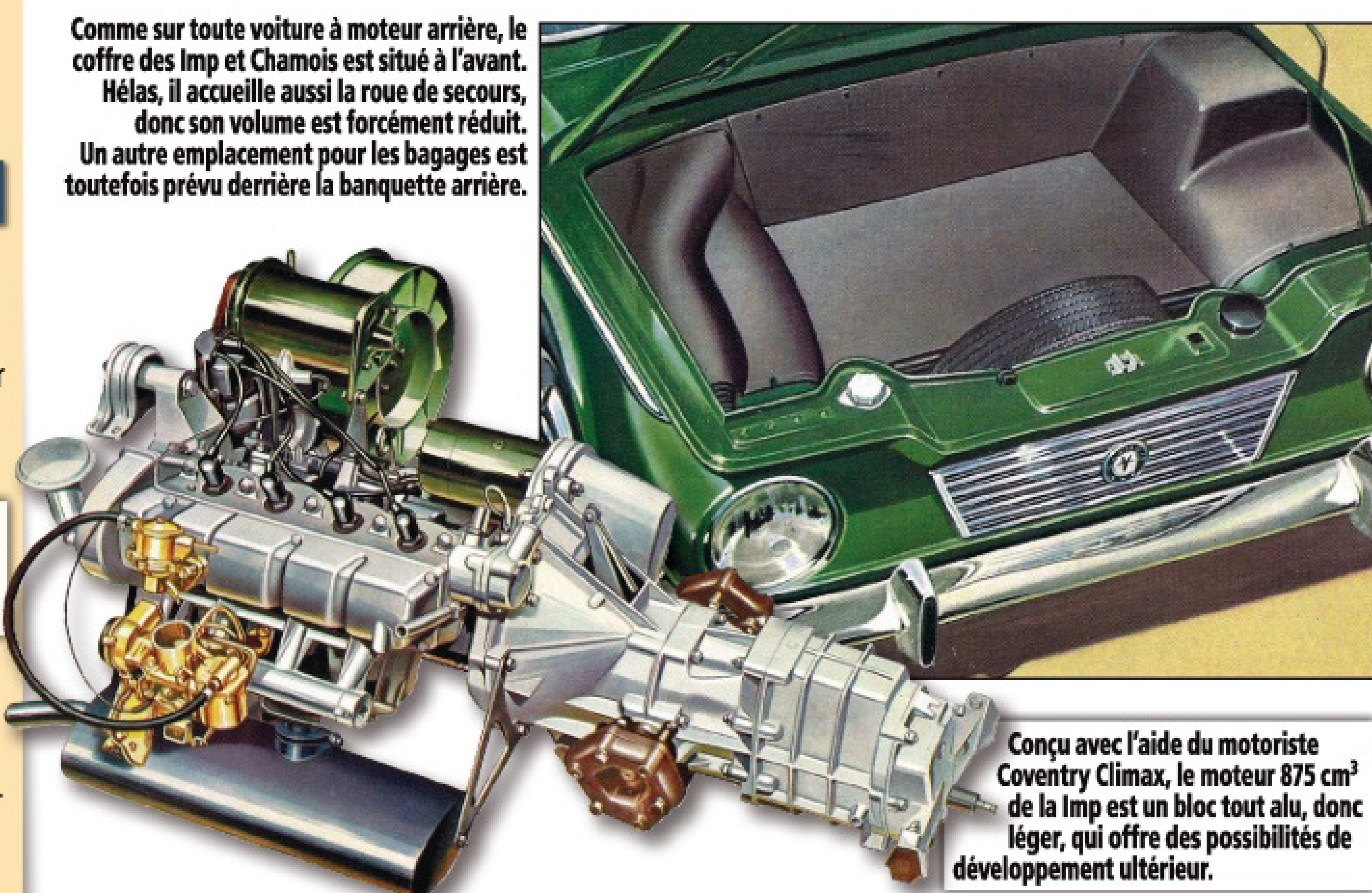
Lancée en juin 1967, l'Hillman GT est un modèle spécifiquement australien qui reprend le moteur 55 ch monté sur la Imp Sport associé à une finition relativement luxueuse.

- En Nouvelle-Zélande (4 825 unités de 1963 à fin 1965 par Todd Motors, puis un nombre indéterminé de Sunbeam Imp en 1969-1970).
- Au Costa Rica, depuis 1964.
- En Uruguay, à partir de 1964.
- Au Venezuela, à partir de 1964, en quantités limitées.
- En Malaisie, depuis 1968.
- Aux Philippines, depuis 1964.
- En Afrique du Sud (depuis 1964, par Stanley Motors).

A signaler enfin, une curiosité : la Imp Station Wagon, une fourgonnette Commer aménagée en break et dotée de vitres latérales arrière fixes. Cette version conçue « tout spécialement pour le marché suisse » (suivant le feuillet publicitaire) anticipe probablement la Husky. Nous n'avons pas pu déterminer à quel moment ce véhicule a été commercialisé.



La Imp Station Wagon est un modèle propre au marché suisse : il s'agit d'une Imp Van dont les panneaux latéraux arrière reçoivent une large glace et une banquette arrière amovible.



Comme sur toute voiture à moteur arrière, le coffre des Imp et Chamois est situé à l'avant. Hélas, il accueille aussi la roue de secours, donc son volume est forcément réduit. Un autre emplacement pour les bagages est toutefois prévu derrière la banquette arrière.

Conçu avec l'aide du motoriste Coventry Climax, le moteur 875 cm³ de la Imp est un bloc tout alu, donc léger, qui offre des possibilités de développement ultérieur.

alors que de modèles de présérie, la commercialisation ne devant intervenir qu'au mois de septembre suivant, le temps de corriger encore quelques imperfections.

CE LUTIN MALICIEUX INNOVE PLUS QU'IL N'Y PARAÎT

Contre toute attente, si l'on compare le résultat final avec les premiers prototypes (Slug et Apex), la petite Imp affiche des lignes agréables et modernes. Manifestement, l'influence stylistique de la Chevrolet Corvair est passée par là et Bob Saward, chargé du design du projet depuis l'entrée en fonction de la nouvelle équipe, ne s'en cache d'ailleurs pas. Mais si l'on retrouve surtout cette inspiration en contemplant la face avant et à cause du pli de tôle qui souligne tout le flanc de la voiture, celle-ci a sa propre personnalité. Très lumineuse avec ses importantes surfaces vitrées, elle réserve aussi à l'habitacle une place conséquente, un peu comme une certaine Mini qui est bien entendu sa première cible. La Imp est toutefois bien plus longue : 3,53 m, contre 3,03 m. Cette exigence d'espace pour les occupants condamne la disposition classique et son encombrant tunnel de transmission, mais, contrairement à Alec Issigonis et à son équipe qui ont adopté sans discussion la traction avant pour la Mini, le choix s'est ici porté sur le moteur arrière. Si cette solution a encore ses partisans en 1963, elle peut néanmoins surprendre, car la formule semble en perte de vitesse. Mais les ingénieurs de Rootes ont réussi à compenser en partie ses inconvénients. Le poids d'abord : grâce à l'usage massif d'aluminium (carter, bloc-cylindres, culasse, pistons), le moteur ne pèse que 76,5 kg, soit environ la moitié d'un bloc traditionnel en fonte ; l'usage étendu de l'aluminium pour le différentiel et la boîte de vitesses (29 kg pour l'ensemble) contribue à optimiser la répartition des poids. L'encombrement ensuite : en inclinant le moteur à 45° vers la droite, sa hauteur est réduite, mais il pénètre dans l'habitacle sous une cloison horizontale positionnée sous le dossier de la banquette arrière. Le radiateur est disposé latéralement dans le compartiment moteur. Ajoutons que si l'on exclut quelques fabrications marginales comme la Crossley Burney ou la Trojan RE, l'Hillman Imp est la première voiture britannique de grande série à moteur arrière.

En 1962, des indiscrétions filtrent et des prototypes sont surpris en pleines séances d'essais

Pour concevoir cette mécanique qui n'a rien en commun avec les blocs existants du groupe Rootes, le constructeur s'est assuré les services d'un motoriste réputé dans le monde du sport automobile, à savoir la société Coventry Climax. Fort de 875 cm³ (68 x 60,4 mm), ce petit quatre cylindres en ligne placé longitudinalement développe 39 ch à 5 000 tr/mn. La puissance de 48 ch au litre et son couple élevé (7,1 mkg) en font l'un des plus prometteurs de sa catégorie et permettent d'envisager des déclinaisons plus performantes et plus sportives. Doté d'un arbre à cames en tête, d'un vilebrequin à trois paliers et d'un carburateur Solex inversé, il possède un starter automatique et une commande d'accélérateur pneumatique réalisée en collaboration avec Dunlop pour parer aux désavantages d'un très long câble. La boîte, à quatre rapports tous synchronisés, se trouve dans un carter en alliage léger qui renferme également le différentiel et le couple conique, fixé à l'avant du moteur. Les suspensions sont à quatre roues indépendantes : le train avant comporte des demi-essieux oscillants et ressorts hélicoïdaux, et à l'arrière, on rencontre des roues tirées par des bras oscillants obliques et des ressorts hélicoïdaux. L'ensemble est complété par quatre amortisseurs hydrauliques. Pour le reste, on note de classiques freins à tambour sur les quatre roues et une direction à crémaillère pourvue d'un boîtier formant réserve d'huile, ce qui permet d'en éviter l'entretien. Il n'y a d'ailleurs aucun point de graissage, et la Imp se contente d'une vidange tous les 8 000 km.

SÉDUCTION EN PRÉSÉRIE

Les voitures qui servent aux présentations à la presse le 2 mai 1963 ne sont encore que des préséries, la commercialisation ne devant intervenir qu'en septembre suivant. Les premiers comptes rendus, qui sont seulement de brèves prises en main, se révèlent assez enthousiastes sur les qualités de l'auto. La carrosserie séduit généralement et la visibilité est unanimement saluée. Mais ce qui étonne sans doute, ce sont les louanges concernant les qualités routières, et une suspension jugée ferme mais honorable. Voyons ce qu'en dit Jean-Paul Thévenet dans *L'Automobile* (n° 206 de juin 1963) : « La stabilité en ligne droite est bonne, on a visiblement étudié, avec soin, le rapport des masses avant et arrière, encore que cet équilibre ne puisse pas compenser le faible poids de la voiture (698,5 kg) et, surtout, une certaine insuffisance de la suspension en détente, donnant à la Imp, au-dessus de 100 km/h sur routes à grandes ondulations, une prédilection assez marquée pour le survol de ce type d'obstacle. En virage, la voiture accepte toutes les fantaisies de son conducteur,

Avec la Imp Mk2 apparue en octobre 1965, la petite Hillman revient guérie des maladies de jeunesse qui ont nui à sa réputation.

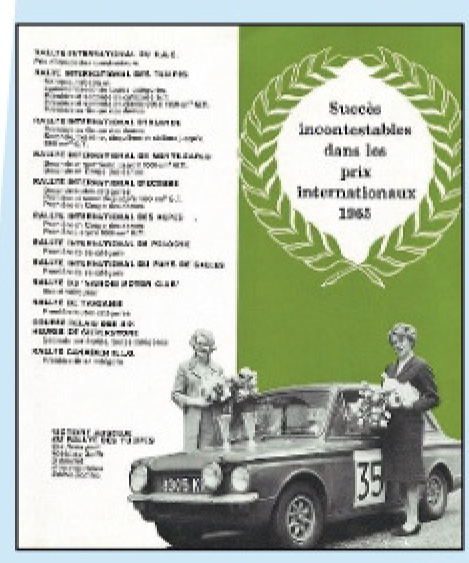
La Imp a déjà prouvé ses capacités en compétition. Dès lors, Hillman propose, pour 1966, une version plus spécialement orientée vers le sport. Son moteur de 998 cm³ développe 65 ch et ses suspensions ont été adaptées, tout comme les rapports de boîte. Cette version construite en quantités limitées (un millier d'exemplaires) n'est vendue que durant environ un an.

En octobre 1965, une variante utilitaire fait son apparition dans la gamme. Son volume utile de 1,4 m³ accueille des charges de 250 kg. Initialement commercialisée sous la marque Commer, comme le modèle illustré, l'Imp Van passe sous la bannière Hillman à partir d'octobre 1968.

LA CARRIÈRE SPORTIVE

De nombreuses Imp ont été engagées en course, non sans succès. La place nous manque pour détailler ici tous les triomphes du modèle, mais l'auto s'est par exemple distinguée au Rallye des Tulipes 1965 grâce à l'équipage Rosemary Smith/ Valérie Domleo. On l'a vue au Rallye de Monte-Carlo, au Rallye des Alpes et dans de multiples compétitions où, face aux redoutables Mini Cooper, elle a plus d'une fois arraché des victoires de classe. Beaucoup de pilotes britanniques ont fait leurs premières armes sur une Imp, comme les Français ont pu s'exercer sur des Simca 1000 Rallye ou des R8 Gordini.

Pour doper les performances de la puce de Linwood, plusieurs préparateurs se sont penchés sur son cas. Parmi les plus connus figure Alan Fraser, propriétaire d'une agence Rootes et pilote de rallye, qui engage dès 1964 une Imp en compétition dont il confie le volant à Rosemary Smith. Les résultats suivent, au point qu'en décembre 1965, Fraser devient le représentant officiel du groupe Rootes sur les circuits ! En 1968, le moteur 998 cm³ d'une Fraser Imp développe 115 ch et propulse l'auto à 195 km/h ! En 1969, le changement de la réglementation du championnat britannique oblige Fraser à réorienter ses activités car les Imp ne sont dès lors plus compétitives. Quant à Paul Emery, il s'intéresse au modèle dès 1963. Sa première réalisation, en janvier 1964, est un coupé GT sur châssis tubulaire utilisant les organes mécaniques de la Imp, mais à partir de l'année suivant, il propose tout un catalogue de transformations : moteurs jusqu'à 1 100 cm³ et 110 ch, suspensions abaissées, capot et vitres en matière synthétique, etc. La version la plus spectaculaire est la Imp GTi présentée en janvier 1965 : ici, le pavillon est rabaissé de 7,6 cm tandis que la mécanique est revisitée, tout comme les suspensions. Ces versions sont commercialisées jusqu'en 1966. Citons encore Roger Nathan qui s'est lui aussi fait un nom dans la préparation des Imp et Chamois de 1964 à 1967.



De nombreuses Imp sont engagées en compétition à partir de 1964. Le fait d'armes le plus remarquable est la victoire absolue au Rallye des Tulipes 1965 durant lequel les Imp de Rosemary Smith et Tiny Lewis s'adjugent les deux premières places.



Ces Imp surbaissées prêtes à en découdre sont fabriquées par le préparateur bien connu Paul Emery à partir de janvier 1965.



L'Emery Imp GTi peut être livrée sous différents niveaux de préparation moteur en 875 ou 998 cm³. La version ultime voit sa cylindrée portée à 1 150 cm³ avec un usinage spécial du vilebrequin et un bloc-cylindres spécifique.

Le Salon de Bruxelles de janvier 1967 voit arriver un mignon petit coupé qui reprend le nom de Californian employé autrefois sur les coupés hard top de la gamme Hillman Minx.



Malgré son pavillon plus bas de cinq centimètres, la Californian affiche toujours quatre places. Celles de l'arrière conviennent plutôt à des enfants.



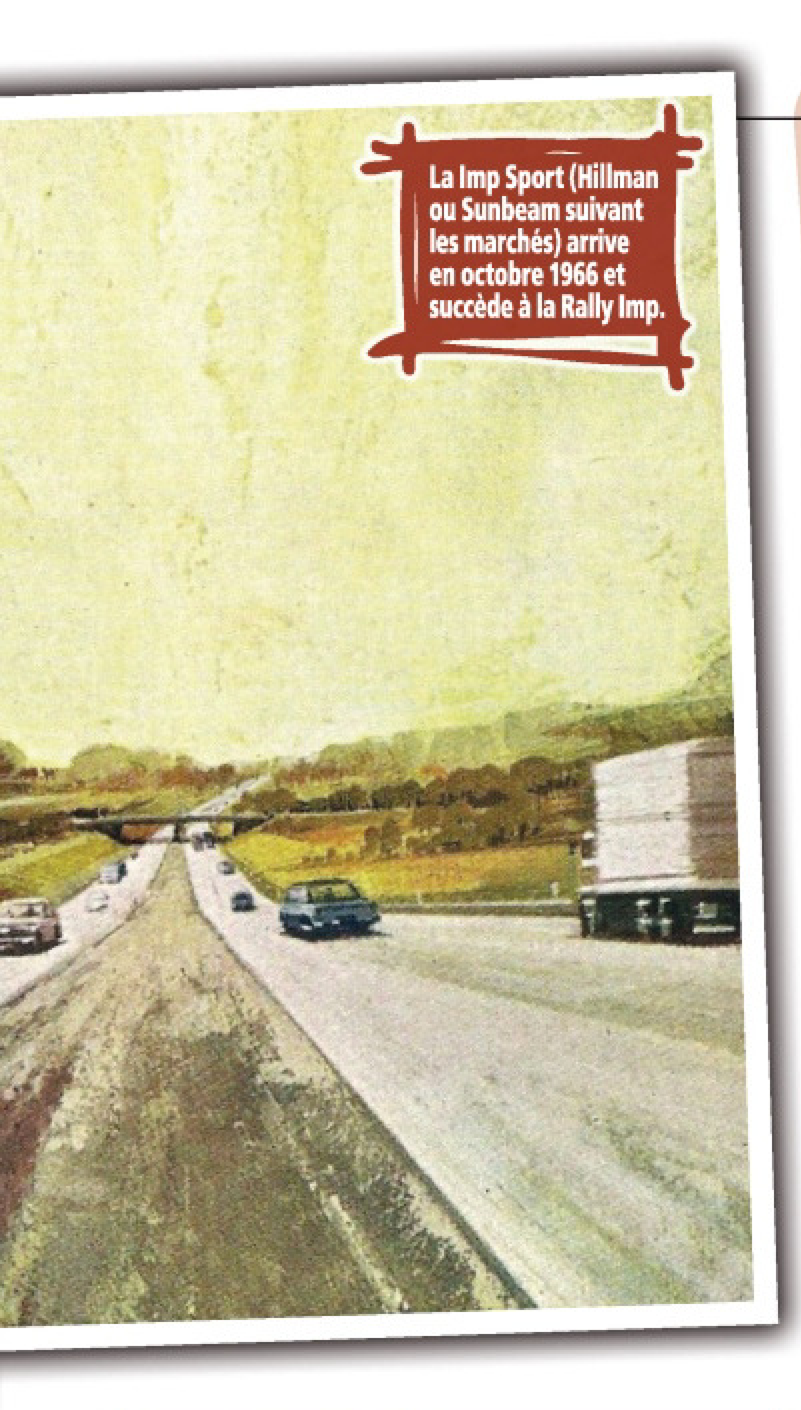
Toute Hillman Imp, sauf la fourgonnette, existe en variante luxueuse Singer. C'est aussi le cas de la Sport déclinée en Chamois. Elle s'appelle Sunbeam à l'exportation.



La Singer Chamois peut bénéficier du même traitement que la Rally Imp. Comme sur cette dernière, le tableau de bord est spécifique, avec compte-tours et indicateur de pression d'huile. Le sport oui, mais avec le raffinement en sus !



Quatre mois après la Californian, en avril 1967, c'est au tour du coupé Chamois d'être commercialisé.


La Imp Sport (Hillman ou Sunbeam suivant les marchés) arrive en octobre 1966 et succède à la Rally Imp.

LES DÉRIVÉS ZIMP ET TINA

Un seul carrossier s'est réellement intéressé à la Imp : dessiné par Ercole Spada pour Zagato qui l'a exposé au Salon de Londres en 1964, le petit coupé Zimp à la carrosserie en alu et aux lignes élégantes semble inspiré par le coupé sur base Mini dévoilé trois ans plus tôt et resté unique. Trois exemplaires en sont construits (à partir de voitures d'occasion fournies par Rootes), mais le projet de petite série envisagé au début par le constructeur britannique est finalement abandonné à cause d'un prix de revient trop élevé. Les trois autos existent encore aujourd'hui.
Parmi les autres tentatives, citons TVR qui projetait la commercialisation d'une petite sportive élaborée à partir de la Imp : la Tina, dessinée par Trevor Fiore et carrossée par Fissore, présentée comme un cabriolet au Salon de Turin en octobre 1966, puis révélée un an plus tard sous sa forme définitive à Paris (en coupé) et à Londres (en spider). Annoncée à l'époque au prix de £998, la Tina est finalement restée au stade du prototype. De nombreux "kit cars" ou constructions artisanales britanniques ont aussi emprunté à la Imp ses organes mécaniques. On peut citer la Centaur, la Clan Crusader, la Costin-Nathan, la Davrian, la Diva Demon, la Ginetta G15, la Hustler, la Scorpion, la Siva Llama, la Voodoo, qui sont les plus célèbres. Enfin, le constructeur de voitures à trois roues Bond a équipé son modèle 875 produit de 1965 à 1970 du moteur Imp 875 cm^3.

En 1966, TVR a souhaité commercialiser une sportive de plus petite cylindrée que ses Grantura : la Tina à mécanique Imp. Cette version coupé présentée au Salon de Paris 1967 restera sans suite en série.

Deux ans après la commercialisation des premières Imp, la gamme subit un important remaniement

l'adhérence est satisfaisante, le comportement d'ensemble est neutre et la Imp a tôt fait de vous inviter à la conduite sportive. » Tous les essayeurs admettent que la suspension est ferme, mais permet d'affronter avec sérénité les routes défoncées. La boîte de vitesses se veut particulièrement agréable, le moteur fait preuve d'une nervosité de bon aloi et l'auto est maniable. Au chapitre des choses qui fâchent, tous soulignent la colonne de direction sensible aux vibrations et les résonances excessives de la caisse sur les pavés, alors que le confort des sièges et l'endurance du système de freinage divisent. Pierre Leleux, qui la teste pour *Belgique Automobile* (mai 1963), juge le bilan très positif et parle « d'une voiture d'aspect bien sympathique, d'une habitabilité surprenante, de tempérament dynamique mais économique à l'usage et à l'entretien, d'un comportement routier très sûr, facile à conduire aussi bien en ville que sur routes sinueuses, confortable, bien équipée, bien finie ». Il reste un domaine sensible, en particulier sur le marché hexagonal : le prix…

DES DÉBUTS PROBLÉMATIQUES

A l'aube des années 1960, dans plusieurs pays, les autorités se soucient des régions pauvres en industries où le taux de chômage est significatif. Les industriels sont invités à délocaliser leurs nouvelles usines dans de telles régions, en échange d'aides ou de réductions fiscales. C'est pourquoi, en France, Renault s'est implanté à Sandouville et Citroën à Rennes par exemple. Au Royaume-Uni, c'est notamment l'Ecosse qui est privilégiée, et Rootes bénéficie d'aides régionales en bâtissant une toute nouvelle usine à Linwood, dans la banlieue de Paisley. La société Pressed Steel Company, qui doit fabriquer tous les panneaux de carrosserie de la Imp, installe aussi un site dans les environs. Au total, ces implantations sont susceptibles de créer 6 000 nouveaux emplois dans la région. Toutefois, cette localisation impose une logistique coûteuse, car les éléments mécaniques construits à Linwood sont ensuite expédiés à l'usine principale de Ryton-on-Dunsmore (à 480 km de là…), qui procède à l'usinage de certaines pièces brutes de fonderie et à l'assemblage des moteurs et boîtes avant de les renvoyer à Linwood. Et ce n'est pas tout : l'usine connaît, à ses débuts, de nombreux soucis, car le personnel n'a pas d'expérience dans l'automobile. Il en résulte de multiples défauts sur les premières Imp (accélérateur pneumatique, joint de culasse, pompe à eau, synchros…) dont la réputation est entachée, ce qui, on s'en doute, a de graves répercussions sur les chiffres de ventes. Même si, au fil du temps, toutes ces complications deviennent de l'histoire ancienne, le mal est fait et la Imp ne parviendra jamais à se vendre à un niveau suffisant.
Quoi qu'il en soit, la gamme s'étoffe avec le lancement, en octobre 1964, d'une version premium commercialisée sous la marque Singer : la Chamois. Celle-ci bénéficie d'une meilleure finition et offre un habitacle garni d'applications en ronce de noyer poli, d'un tableau de bord plus complet (jauges de température d'eau et de pression d'huile) doté d'une boîte à gants fermant à clé, de sièges plus confortables et d'une insonorisation poussée. Extérieurement, on la reconnaît à sa fausse grille de calandre, ses butoirs de pare-chocs, ses enjoliveurs de roues en aluminium anodisé et ses teintes spécifiques. Enfin, elle reçoit de série des pneus radiaux Dunlop SP41, un gros progrès en termes de qualités routières.

SPORT ET RALLYE À LA UNE

Environ deux ans après la commercialisation des premières Imp, la gamme subit un remaniement très important. Alors que la Imp de base s'éclipse, la Imp De Luxe et la Singer Chamois connaissent une série de modifications qui justifient l'appellation de MkII. Dans les faits, certains changements ont déjà été "discrètement" opérés afin d'améliorer la fiabilité des voitures. On peut donc dire que les maladies de jeunesse ont à présent disparu. Techniquement, c'est surtout le moteur qui a fait l'objet de soins attentifs, en particulier la culasse, les soupapes, les conduits d'admission et d'échappement et la pompe à eau. L'embrayage, dont le diamètre est agrandi, est désormais plus résistant ; la pédale d'accélérateur est élargie. Deux cendriers font leur apparition à l'arrière et la tablette porte-paquets sous le tableau de bord reçoit un revêtement en cuir plus solide. D'autres petits détails ont également été revisités. Extérieurement, rien ne change, sauf l'apposition de discrets sigles MkII. Mais parallèlement, la gamme s'enrichit de plusieurs modèles :
- L'Hillman Super Imp, mécaniquement identique à la De Luxe mais accueillant plusieurs accessoires supplémentaires. A l'extérieur, quelques baguettes chromées, dont une épaisse qui court le long de chaque flanc ; un motif chromé à l'emplacement de la calandre, des logos "Super Imp", les enjoliveurs de roues

En même temps que le coupé Chamois, Hillman lance un petit break dérivé de la fourgonnette Imp. Ce ludospace avant l'heure adopte le nom d'Husky, déjà utilisé par Hillman de 1954 à 1965 pour désigner une version à empattement court du break Minx.

de la Chamois et des teintes spécifiques. A l'intérieur, une finition plus valorisante, un revêtement des sièges de meilleure qualité, de la moquette, une insonorisation poussée, un double éclairage intérieur, un klaxon deux tons, etc.

- Deux versions à tendance sportive, l'Hillman Rallye Imp et la Singer Chamois Rallye, qui font suite aux expériences menées avec succès en rallye avec des voitures préparées par l'usine. Ces autos disposent d'un moteur dont la cylindrée a été portée à 998 cm^3 (72,5 x 60,4 mm) et dont l'arbre à cames, les soupapes (plus grandes et équipées de ressorts doubles) et le collecteur d'échappement ont été revisités. Ces blocs sont alimentés par deux carburateurs Zenith Stromberg et disposent d'un taux de compression plus élevé (10,5 : 1), d'un radiateur d'huile spécial et d'un refroidisseur d'huile. Touc ces changements autorisent une puissance portée à 65 ch et une vitesse de pointe supérieure à 150 km/h. Construites à 1 000 exemplaires (à septembre 1965) pour satisfaire aux quotas d'homologation de la FIA, ces versions Rallye disponibles seulement durant un peu plus d'un an sont essentiellement destinées à ceux qui veulent tâter de la compétition pour un budget abordable.

- Enfin, la Imp Van est une fourgonnette tôlée commercialisée sous la marque Commer. Sur ce véhicule, la partie arrière est entièrement redessinée pour obtenir un compartiment de charge de taille acceptable (2 m^3) : la présence du moteur sous le plancher a contraint à placer ce dernier relativement haut. Sur cette voiture prévue pour accepter des charges jusqu'à 350 kg, la finition est basique (un seul pare-soleil, moteur basse compression de 36 ch), l'embrayage est renforcé, tandis que roues et pneus sont adaptés à la charge.

La gamme s'étoffe encore, en octobre 1966, avec la commercialisation des versions Sport des Imp et Chamois. Sur ces modèles, la puissance de 875 cm^3 s'élève à 55 ch. Comme pour la Rallye, les modifications concernent la culasse, les soupapes plus grandes et munies de ressorts doubles, les pistons et leurs axes renforcés, le collecteur d'échappement, la pose de deux carburateurs Zenith Stromberg et d'un radiateur d'huile. Le tableau de bord est plus complet (comptetours, température d'eau) et les freins accueillent un servo logé dans le coffre. Ces voitures ont droit à quelques chromes de plus et à des doubles optiques. Mais avec la diffusion des modèles 1967, les marques Hillman et Singer s'effacent à l'exportation en Europe ; désormais, toutes les autos sont badgées Sunbeam, comme en Amérique du Nord depuis le lancement de la Imp, au début de 1964.

1967 : L'ANNÉE DES COUPÉS

Le Salon de Bruxelles, en janvier 1967, sert de cadre au lancement d'un coupé fastback baptisé Californian et commercialisé suivant les marchés sous les marques Hillman ou Sunbeam. Malgré une ligne de pavillon abaissée de cinq centimètres, ce modèle conserve ses quatre places. La colonne de direction plus inclinée autorise une position de conduite plus sportive, mais la voiture se contente du moteur 875 cm^3 de 42 ch, comme la Imp De Luxe. Un système de basculement des dossiers arrière individuels permet d'aménager, en cas de besoin, un espace de chargement modulable et d'augmenter le volume total disponible pour les bagages de 0,191 à 0,517 m^3. En avril suivant, un coupé Chamois sort à son tour. En même temps, une Hillman (ou Sunbeam) Husky estate apparaît. Il s'agit d'un petit break dérivé de la fourgonnette dont les panneaux latéraux arrière ont été remplacés par de vastes vitres coulissantes. Ce véhicule reprend les caractéristiques et la finition de la Imp De Luxe, avec une banquette arrière rabattable qui permet de passer d'une version tourisme à une configuration utilitaire. Toujours au printemps 1967, une série limitée de Imp et Chamois "Spring Special" est commercialisée sur le marché britannique.

Le millésime 1970 voit revenir la Imp de base disparue depuis quatre ans

Mais c'est en octobre 1967 qu'est lancée la version ultime, la Sunbeam Stiletto, qui associe la ligne aguicheuse du coupé à une mécanique plus sportive : le moteur 55 ch de la Imp Sport. Des phares jumelés, un toit recouvert de vinyle, un compte-tours, un volant gainé de noir et de freins plus puissants, une finition un peu plus haut de gamme (moquette sur le plancher, sellerie en similicuir "Amblair"…) et le tour est joué. Le tableau de bord à cadrans ronds, qui comprend une boîte à gants fermant à clé, est spécifique à ce modèle également doté de l'assistance de freinage, comme la Sport. Bref, c'est un séduisant petit coupé dont le tarif reste abordable. En même temps, on note une modification de la suspension avant sur l'ensemble de la gamme Imp.

UNE IMP MKIII QUI NE DIT PAS SON NOM

La gamme est une nouvelle fois remaniée en octobre 1968 ; la Stiletto reste identique, mais tous les autres modèles reçoivent un tableau de bord repensé à cadrans ronds, ainsi qu'une nouvelle sellerie. Les Chamois ont désormais quatre phares, à l'image de la Stiletto, mais abandonnent les recouvrements en noyer poli. La finition de la Imp Sport s'aligne sur celle de la Super Imp, un peu moins valorisante. Enfin, la fourgonnette est commercia-



Il était logique d'associer la motorisation Sport avec la carrosserie coupé. C'est chose faite en octobre 1967 avec la Stiletto, vendue uniquement sous la marque Sunbeam. Elle se reconnaît à ses quatre phares et à son toit recouvert de vinyle noir.

La Sunbeam Sport, qui succède à la Imp Sport depuis avril 1970, a droit à la face avant à quatre phares, tout comme la Stiletto.

La banquette arrière de la Stiletto se rabat en deux parties pour permettre d'agrandir notablement la capacité de chargement. C'est aussi le seul modèle à bénéficier de sièges individuels à l'arrière.

Ce tableau de bord à cadrans ronds est celui des Imp et Super Imp à partir d'octobre 1968. Il remplace le premier modèle qui se contentait d'un boîtier regroupant les différents cadrans.

lisée sous la marque Hillman et non plus Commer. Les logos MkII sont supprimés sur ces nouvelles versions que Rootes ne nomme pourtant jamais MkIII…

Le millésime 1970 (octobre 1969) voit revenir la Imp de base disparue depuis quatre ans. Ce modèle d'appel perd évidemment de nombreux équipements ; il ne dispose plus, par exemple, que d'un seul pare-soleil côté conducteur. Dans les mois qui suivent, plusieurs variantes s'éclipsent : en avril 1970, la marque Singer passe à la trappe, et avec elle les Chamois. La Californian est elle aussi arrêtée, laissant la carrosserie coupé à la seule Stiletto. Dans le même temps, la Sunbeam Imp Sport devient plus simplement la Sunbeam Sport. En juillet, la fourgonnette (van) et le break (Husky) tirent à leur tour leur révérence. La Sunbeam Sport accueille, à partir de septembre 1970, la face avant à quatre phares de la Stiletto. Visiblement, le constructeur ne croit plus beaucoup à la gamme Imp dont les ventes déclinent d'année en année et passent, au Royaume-Uni, sous les 20 000 unités annuelles (19 297) en 1970, après avoir connu un pic à 50 000 exemplaires en 1964. Bref, plus aucune amélioration n'est apportée, et c'est dans une totale indifférence que la Stiletto disparaît au printemps 1972, suivie, en septembre 1973, par la Imp de base.

La fin est proche, et Rootes livre un dernier baroud d'honneur à l'automne 1975 en commercialisant une série limitée Caledonian bardée d'accessoires (radio, sièges couchette revêtus d'un tissu rayé, butoirs de pare-chocs, enjoliveurs de roues) et de filets décoratifs. Les derniers modèles (Imp De Luxe, Imp Super et Sunbeam Sport) sont arrêtés au mois de mars 1976, après un total de 440 032 exemplaires écoulés. ■

LES DIFFÉRENTS MODÈLES ET LEUR CARRIÈRE

TYPE	MkI	MkII	MkIII	PRODUCTION CONNUE
Hillman (Sunbeam) Imp Basic	05/63 - 09/65	–	10/69 - 09/73	
Hillman (Sunbeam) Imp De Luxe	05/63 - 09/65	09/65 - 10/68	10/68 - 03/76	
Hillman (Sunbeam) Imp Sport	–	10/66 - 10/68	–	
Hillman (Sunbeam) Super Imp	–	–	10/68 – 03/76	
Hillman Imp "Spring Special"	–	04/67 - 06/67	–	
Hillman Caledonian	–	–	10/75 - 03/76	
Hillman Imp Rallye	–	09/65 - 66	–	
Hillman (Sunbeam) Californian	–	04/67 - 10/68	10/68 - 04/70	
Hillman Husky estate	–	04/67 - 10/68	10/68 - 07/70	10 500
Singer (Sunbeam) Chamois	10/64 - 09/65	09/65 - 10/68	10/68 - 04/70	
Singer (Sunbeam) Chamois Sport	–	10/66 - 10/68	10/68 - ??	
Singer Chamois "Spring Special"	–	04/67 - 06/67	–	
Singer Chamois Rallye	–	09/65 - 66	–	
Singer (Sunbeam) Chamois coupé	–	04/67 - 10/68	10/68 - 04/70	
Sunbeam Imp Sport	–	–	10/68 - 03/76	
Sunbeam Stiletto	–	10/67 - 10/68	10/68 - mi-72	8 116
Commer (Hillman) Imp Van	–	09/65 - 10/68	10/68 - 07/70	18 194
Production totale				440 032



Chez Hillman, la Super Imp apparue en octobre 1965 continue sa carrière jusqu'en 1976. Ce modèle intermédiaire allie le moteur 875 cm³ de 42 ch à une finition plus élaborée que sur la De Luxe.

Envie d'une petite youngtimer pour rouler au quotidien ? Au milieu d'une offre immense, quelques modèles originaux se démarquent, de temps à autre, sur les trottoirs de France et de Navarre. Pour vous aider dans vos recherches, nous avons sélectionné cinq véhicules dont les charmes et les usages diffèrent sensiblement, mais dont les prix sont encore très raisonnables. Que vous disposiez de 800 ou de 4 500 euros, il est possible de rouler différent, en totale sérénité. La preuve par cinq…

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Constructeurs**

5 PETITES "YOUNG" pour tous les jours



Citroën Acadiane

Renault 5 Baccara

Renault Communication

Les cotes indiquées pour 2008 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.





D'où que l'on regarde l'Audi 50, la parenté avec la Golf première génération est évidente.

Sven Storbeck/Wikimedia Commons

Audi AG

Le tableau de bord a un dessin sobre, mais son aspect est assez luxueux.

Aujourd'hui, le plus difficile est de trouver une Audi 50 en bel état.

Non, il ne s'agit pas de l'orifice du réservoir. Reste que ces petits cercles sont l'une des caractéristiques stylistiques de l'Audi 50.

Stahlkocher/Wikimedia Commons

Le moteur de l'Audi 50 possède un arbre à cames en tête entraîné par courroie. Détail intéressant : la pompe à eau sert à tendre la courroie.

L'Audi 50 aurait dû s'appeler NSU K50 et succéder à la petite Prinz. Mais par l'effet d'un curieux jeu de chaises musicales, elle a été reprise à son compte par Audi, alors même que la production automobile allemande était en pleine mutation. En effet, cette NSU-Audi appartient à la nouvelle génération de voitures germaniques : celle à moteur transversal avant et roues antérieures motrices. Aux côtés de l'Audi 80 et de la Golf, toutes deux lancées à quelques mois d'intervalle, la petite 50 incarne l'une des rivales de la récente Renault 5. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si ce coach aux allures de coupé, doté d'un hayon arrière, fait sa première apparition au Salon de Paris d'octobre 1974. Deux mois après, elle est commercialisée avec une motorisation ambitieuse : un 4 cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 1 093 cm^3 de cylindrée développant 50 ch DIN (LS), puis 60 ch dans une deuxième version baptisée GL.

Joliment présentée et correctement équipée de série – tableau de bord bois, sièges couchettes, banquette rabattable, antivol d'essence, phares de recul, lunette arrière chauffante, allume-cigare, plage arrière –, la nouveauté est vendue assez cher (16 750 F en 1974 à 27 600 F en 1978), c'est pourquoi elle se positionne comme une citadine haut de gamme, chic et performante. Toutefois, les très onéreuses R5 LS et TS, concurrentes toutes désignées, coûtent 1 000 F de plus. Finalement, la 50 est très bien placée à tous points de

AUDI 50 [10/1974 - 07/1978] • **Cote en 2008 :** 1 000 euros • **Cote en 2018 :** 4 000 euros.

Audi AG

Audi 50

POCKET GOLF

+ Jolie - Très chic - Performances

– Rareté

Conçue chez NSU, vendue sous la marque aux quatre anneaux puis reprise à son compte par Volkswagen sous les traits de la Polo, l'Audi 50 incarne l'union plus ou moins sacrée des constructeurs germaniques. Et si vous craquiez pour la petite-cousine de la Golf ?

vue ! Les deux modèles seront reconduits sans modifications significatives en 1975 et 1976, puis une nouvelle motorisation, un 1 272 cm³ de 60 ch, remplacera le 1 093 cm³ de puissance équivalente en 1977. La GL s'efface dans le même temps au profit d'une GLS performante (152 km/h) et richement dotée (volant gainé, enjoliveurs luxe, baguettes chromées).

Mais Volkswagen n'avait que faire d'Audi, une marque que le géant de Wolfsburg souhaitait installer sur les créneaux du haut de gamme et du sport. C'est ce que l'on appelle aujourd'hui la stratégie de groupe ! Pétrie de qualités, la petite 50, une Golf miniature, allait, dès le courant de l'année 1975, être dupliquée sous la marque VW. Ainsi naquit opportunément la Polo, dont la deuxième génération est présentée ci-après. Finalement, après seulement quatre ans d'existence, l'Audi 50 sera sacrifiée en 1978 en faveur de la seule Polo. La belle affaire pour NSU d'abord, pour Audi ensuite. Et un joli hold-up pour Volkswagen ! Au final, la production des 181 000 exemplaires dans les usines VW de Wolfsburg et NSU de Neckarsulm aura été essentiellement répartie sur les trois premières années. En 1978, en effet, seules 5 200 petites Audi trouveront preneur, une paille comparées aux chiffres de production de la Polo.

Aujourd'hui, cette allemande relativement peu diffusée sur le territoire français, puis totalement éclipsée par sa cousine VW, est devenue une perle rare activement recherchée. Le Saint Graal des amateurs de ce modèle, c'est l'une des 3 509 GLS sorties des chaînes lors du dernier exercice et essentiellement diffusées outre-Rhin. En bel état, ces versions peuvent même atteindre des cotes peu raisonnables. Pour les budgets plus modestes, une LS ou, mieux encore, une GL peut se révéler être un bon compromis. Nous pouvons simplement regretter que ces autos soient aujourd'hui la proie des férus de "German Look", lesquels modifient inutilement leurs suspensions, montent des jantes larges et les transforment en pseudo-bolides au détriment de l'authenticité. Il est vrai que tous les goûts sont dans la nature et que chacun est libre de faire ce qu'il souhaite de son véhicule, mais cela n'est pas dans notre philosophie. En tout état de cause, si vous mettez la main sur un bel exemplaire vendu neuf en France, envoyez-nous des photos, nous pourrions programmer un essai. Cela donnerait une suite intéressante à cet article. ■

Joliment présentée et correctement équipée de série, l'Audi 50 est vendue assez cher

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6, 7 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1 093 cm³ (50, 60 ch), 1 272 cm³ (60 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par bras inférieurs articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, essieu AR rigide articulé sur la caisse et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR. Freins hydrauliques assistés, disques AV/tambours AR ; direction à crémaillère, jantes 13".
Vitesse maxi : 132 à 152 km/h.
Consommation : entre 5,5 et 7 l/100 km (90 km/h suivant version).



PERIODE A SUIVRE

Octobre 1974 – juillet 1978
(180 812 exemplaires, dont 3 509 "GLS").

TENDANCE

+36% par an

Très rare en France et prisée par les amateurs d'autos germaniques, l'Audi 50 est activement recherchée.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 **2** 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Les pièces sont de plus en plus difficiles à dénicher en occasion, et introuvables en neuf. Heureusement, les moteurs sont communs avec les Polo et Golf.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : L'Audi 50 est assez sensible à la corrosion. Vérifiez l'ensemble du dessous de caisse, ainsi que les ouvrants.
Moteurs : très solides.
Points faibles : trop souvent modifiées, tunées, préparées…

Lorsque son étude débute, en 1977, la future Austin Metro n'ambitionne pas de remplacer la légendaire Mini. Il s'agit avant tout, pour la British Leyland, d'épauler son modèle vieux de 20 ans sur un marché de plus en plus concurrentiel. En effet, une majorité de la clientèle préfère à présent des petites jeunettes fraîches comme la rosée du matin, telle la Renault 5, à cette bonne vieille Mini. Après trois ans de gestation, la nouveauté fait son entrée sur la scène publique. Petite dehors, mais grande dedans, cette boîte à malices joue les citadines élégantes et pratiques. Avec son espace intérieur optimisé, sa surface vitrée étirée au maximum et son aspect accessoirement utilitaire, elle exacerbe les principales qualités de la Mini, tout en corrigeant ses plus gros défauts. Ainsi, la Metro se positionne fièrement comme la plus compacte des voitures de sa catégorie. Totalement inédite, l'auto emprunte toutefois de nombreux organes mécaniques éprouvés sur d'autres modèles du groupe. Il en va ainsi de la suspension Hydragas héritée de l'Allegro, sans qu'il n'y ait ici d'interaction entre l'avant et l'arrière, et également du moteur "série A" de la Mini, un antique 4 cylindres trois paliers entièrement en fonte qui reprend la même implantation transversale sous le capot de la Metro. Son adaptation a été le cadre d'un certain nombre d'améliorations, comme une réduction du bruit de culbuterie, une diminution de la consommation grâce, entre autres, à l'adoption d'un arbre à cames décroisé et un meilleur rendement dû à un remaniement du dessin des conduits d'admission. En revanche, le bon vieux carburateur SU et l'allumage par rupteurs sont conservés.

La Metro exacerbe les qualités de la Mini, tout en corrigeant ses plus gros défauts

La Metro repose sur une nouvelle plate-forme dont l'empattement est supérieur à celui de la Mini, ce qui profite à la fois à l'habitabilité et au comportement routier. Plus confortable que cette dernière sans pour autant égaler une Renault 5, la Metro propose des sensations de conduite assez proches tout en étant moins radicale. Chic sans être classe, l'auto bénéficie en outre d'une présentation avantageuse.

Lors du lancement commercial, en octobre 1980, la gamme Metro compte deux motorisations : un 998 cm³ sur les 1000, 1000 L et 1000 HLE, ce dernier bénéficiant d'un rapport volumétrique porté à 10,3:1 et d'une puissance de 47 ch au lieu de 44, et un 1 275 cm³ sur les versions 1300 S. En janvier 1982, un nouveau modèle Spécial remplace la 1000 de base, la 1000 E se présente comme un intermédiaire entre Spécial et L, alors qu'une Commerciale à deux places seulement est ajoutée au catalogue. En juillet 1982, la 1300 S cède la place à deux variantes distinctes : la 1300 MG avec sigle MG sur la calandre, jantes alliage, décoration spécifique, becquet arrière, sièges baquets avec appuis-tête et volant cuir, puis la 1300 Vanden Plas identifiable à ses encadrements chromés de pare-brise, de lunette arrière et de calandre, ses jantes alliage, ses baguettes de caisse, ses vitres teintées, son décor bois sur les portes et son volant cuir. En mars 1983, la consommation du bon vieux moteur de Mini étant toujours jugée excessive, les 1000 LE et 1000 HLE se voient dotées de rapports de boîte et de pont allongés. Ces deux versions reçoivent de nouvelles garnitures intérieures en tweed.

Comme la Renault 5, la Metro aura mis du temps avant de voir arriver une variante à cinq portes. C'est en effet au mois d'octobre 1985 qu'est lancée cette déclinaison dont la longueur reste identique à la trois portes. Parallèlement intervient un restylage avec capot, grille de calandre et tableau de bord remodelés. En mars 1986, la Mayfair (1 275 cm³ pour 60 ch) précède de quelques mois la future Sprite (63 ch). L'allumage électronique apparaîtra en fin de production, peu avant le remplacement de la Metro par la Rover 100 qui prolongera, dès 1990, la vie du modèle sous un aspect modernisé et en accueillant de nouvelles mécaniques. Même si elle n'a pas connu le succès de la Mini, la Metro aura compté dans l'histoire de la marque. Et pour cause : c'est elle qui a sauvé British Leyland de la faillite. ■

+ Excellente tenue de route - Pas chère

– Peu d'image - Pièces rares

Austin Metro

LA MAXI MINI

Comme la Dyane avec la 2 CV, la Metro a incarné une vision haut de gamme de la Mini. Dans les deux cas, le résultat a été le même : l'icône n'a laissé que des miettes à celle qui était censée la surpasser.



Le tableau de bord s'enrichit à chaque niveau de finition. Ici une LE qui, en plus du volant trois branches, a droit à une montre.

La Vanden Plas est la version grand luxe de la Metro. A l'intérieur, elle dispose même de sièges recouverts de cuir Connolly.

AUSTIN METRO [10/1980 - 12/1990] • **Cote en 2008 :** 600 euros • **Cote en 2018 :** 900 euros.



Avec son large hayon, la Metro joue à fond le côté pratique.

L'intérieur de la Metro est vaste et soigné. Ici, une version Mayfair.

Malgré sa petite taille, la Metro offre une banquette arrière fractionnable. Un vrai plus.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 4 à 7 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc et culasse en fonte, un arbre à cames latéral. 998 cm³ (44, 47 ch DIN), 1 275 cm³ (60, 63, 70 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps SU.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée, boîte auto 4 rapports en option sur 1300. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras articulés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés, sphères Hydragas AV/AR, disques AV/tambours AR, assistance sur 1300 ; direction à crémaillère, jantes 12".
Vitesse maxi : 140 à 160 km/h.
Consommation : 6,2 à 7,3 l/100 km (90 km/h suivant version).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1980 – décembre 1990
(1 445 966 exemplaires, toutes versions Metro confondues).

TENDANCE

+6% par an

Partie de presque rien, la Métro reprend doucement des couleurs. Il s'agit d'une alternative économique à la Mini, et ça commence à se savoir !

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Excepté les moteurs et les éléments mécaniques communs à d'autres modèles de la marque, l'approvisionnement en pièces est problématique. Exemple : dénicher un émetteur et un récepteur d'embrayage peut carrément virer au cauchemar. Idem pour les phares droits (identiques à certaines Reliant Scimitar) et ceux en biseau. Les refabrications étant inexistantes, c'est souvent la galère.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la Metro souffre particulièrement de la corrosion. Inspectez l'ensemble des soubassements et n'oubliez pas que les éléments de carrosserie en bon état se raréfient.
Moteurs : défauts d'étanchéité fréquents.
Points faibles : suspension souvent "à plat", orifice de remplissage d'essence placé très bas, synchros fragiles et commande de boîte fantaisiste.

Citroën Acadiane

L'AK DU PAUVRE

L'ultime fourgonnette Citroën bicylindre a un atout considérable : reléguée dans l'ombre des 2 CV utilitaires, elle affiche des tarifs nettement plus avantageux que ces dernières. Mais ce n'est pas tout, vous allez comprendre…

L'Acadiane est une fourgonnette AK sur laquelle on a simplement greffé la cellule avant de la Dyane.

+ Dure au mal - Logeable - Abordable

– Corrosion

Après 27 ans de bons et loyaux services, plusieurs versions, quelques modifications esthétiques et bien peu d'évolutions mécaniques, les 2 CV 250 AZU et 3 CV 400 AK sont finalement remplacées, en mars 1978, par une véritable nouveauté : une déclinaison utilitaire de la Dyane. Cette dernière étant en fin de vie prématurée après une dizaine d'années d'un semi-calvaire commercial, le constructeur choisit opportunément de conserver sa base mécanique et carrosserie afin de bâtir, à moindres frais, la future fourgonnette aux chevrons. En effet, tous les éléments étant existants, une hybridation est opérée entre plateforme, mécanique et partie avant d'une Dyane, et cellule arrière d'une 2 CV AKS 400.

Par rapport à celle-ci, l'Acadiane, dont le nom est une contraction phonétique de Dyane et de AK (appellation des fourgonnettes Citroën), se reconnaît à l'absence de charnières de portes apparentes, ses feux rectangulaires de Peugeot J7 ou encore ses butoirs en caoutchouc. Par ailleurs, la cellule arrière est proposée de série avec les deux petites vitres latérales. A l'avant, seuls quatre détails font la différence par rapport à une Dyane : le pare-chocs peint en gris et non chromé, les deux rétroviseurs, la rehausse de pavillon et, enfin, les glaces latérales descendantes et non coulissantes comme sur la berline. Le volume arrière de 2,3 m³ et la charge utile de 475 kg en font un petit véhicule aux fortes capacités, dont le poids réduit compense aisément la modestie mécanique. Toutefois, le bicylindre de 602 cm³ à carburateur double corps ne manque pas de vaillance et, à la vitesse qui est la sienne, c'est-à-dire un maximum de 100 km/h à vide, l'Acadiane parvient généralement à surmonter les pires difficultés. D'autant plus que, contrairement à la 2 CV Fourgonnette, elle est équipée de très utiles freins avant à disques.

Le nom de l'Acadiane est une contraction phonétique de Dyane et de AK

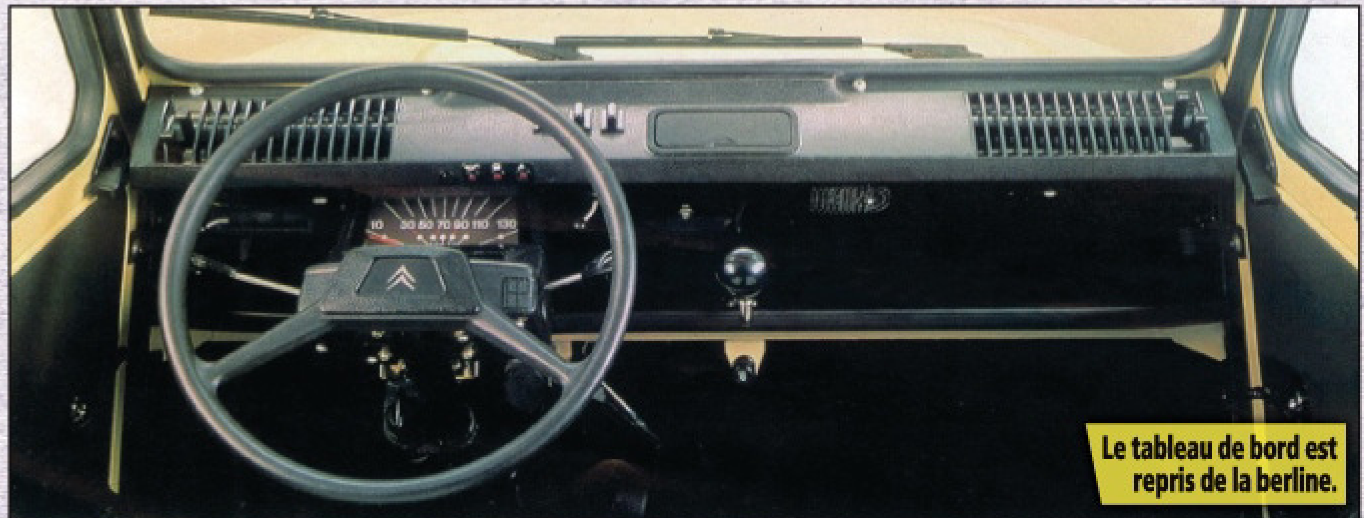
A l'intérieur, l'auto bénéficie des progrès de la Dyane en termes de finition et de confort. Ainsi, le tableau de bord en plastique de la berline doté d'aérateurs et d'un cendrier est conservé, alors que chacune des portières reçoit un accoudoir et un vide-poches. La seule amélioration mécanique sera une hausse de puissance de 31 à 35 ch SAE pour 1982, date à laquelle quelques détails de style évoluent. Le plus évident est l'abandon des stickers d'identification au profit de sigles en plastique. Passons sur la tirette de starter avec volant lumineux (fin 1981) pour retenir la suppression, toujours en 1982, de l'écope d'aération de capot. S'agissant des options, l'une des

CITROËN ACADIANE [03/1978 - 04/1988] • **Cote en 2008 :** 1 000 euros • **Cote en 2018 :** 2 800 euros.

Les portières de l'Acadiane reçoivent un accoudoir et un vide-poches (ici la première version), mais aussi des vitres descendantes non montées sur la berline.



De l'arrière, seuls quelques détails (feux, butoirs) permettent de distinguer l'Acadiane d'une 2 CV AK.



Le tableau de bord est repris de la berline.

rares proposées depuis les débuts de production est un siège passager escamotable.
Alternative intéressante aux Renault 4 F4, l'Acadiane survivra à la Dyane quatre années pleines (jusqu'en 1987) avant de jouer les prolongations jusqu'au printemps suivant, le temps d'écouler les stocks. Cette fourgonnette n'aura existé que dix ans, contre 27 pour les 2 CV AZU et AK. Le C15, sorti en 1984, restera pour sa part 22 ans en production. Cette relative rareté confère à l'Acadiane un charme particulier : celui d'une intérimaire non dénuée de charme, au physique certes spécial, mais dont les nombreuses subtilités rappellent que Louis Bionier, l'auteur de la Dyane qui lui sert de base et chef de style chez Panhard à partir des années 30, était un "grand monsieur" du design. Avant d'aller vider vos végétaux à la déchetterie du coin, amusez-vous à tourner autour de votre Acadiane. Je vous garantis que vous allez découvrir de belles et bonnes surprises. A commencer par les poignées de portes...



Philippe Dufresne

Sous le capot, on retrouve le 602 cm³ équipant l'Ami 6 et l'Ami 8.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 3 CV.
Moteur : 2 cylindres à plat longitudinal AV, carter moteur et culasses alu, cylindres fonte, un arbre à cames central. 602 cm³ (31, 35 ch SAE). Refroidissement par air.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au tableau de bord.
Structure : plate-forme métallique sur laquelle est boulonnée une carrosserie en tôles d'acier, roues AV/AR indépendantes par bras tirés, ressorts hélicoïdaux horizontaux, amortisseurs hydrauliques et batteurs à inertie, disques AV/tambours AR, direction à crémaillère, jantes 15".
Vitesse maxi : 100 km/h.
Consommation : 6,5 à 8 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Mars 1978 – avril 1988
(253 393 exemplaires).

TENDANCE

+21% par an

Aujourd'hui assez rares en bon état, les fourgonnettes Acadiane sont de petites autos activement recherchées si elles sont "propres". Cela explique la hausse constante de leur cote.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Aucune difficulté concernant les pièces partagées avec la 2 CV : de la plate-forme au moteur, on trouve tout en neuf ou reconditionné. L'enthousiasme retombe lorsque l'on s'intéresse aux éléments de carrosserie. Là, il faut se débrouiller avec des pièces d'occasion généralement… pires que ce que l'on souhaite remplacer.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : l'Acadiane rouille autant qu'une 2 CV ! Commencez par inspecter la plate-forme et, si celle-ci présente des boursouflures, il faudra la déposer. Rouille quasi inévitable au bas des éléments de tôlerie, sur la baie de pare-brise et au niveau des planchers.
Moteur : très solide et facile d'entretien.
Points faibles : tôlerie fragile ; autos rarement entretenues.



Equipée du "gros" 1 721 cm³ de 90 ch, la Baccara à boîte mécanique offre un agrément de conduite certain.

Renault Communication

Comment succéder à une auto aussi appréciée que la Renault 5 ? Peut-être en faisant la même chose, en mieux. Voilà sans doute pourquoi la descendante de la Renault 5, également baptisée Renault 5, a été surnommée par le constructeur "Supercinq". Présentée au Salon de Paris 1984, la Supercinq a été desservie en début de carrière par sa trop grande ressemblance avec la précédente Renault 5, dont l'image était encore extrêmement forte au milieu des années 80. Il est vrai que l'équipe de Marcello Gandini s'est contentée d'actualiser le physique de cette dernière, ce qui a fait apparaître le nouveau modèle comme un restylage de l'ancien. En conséquence, la Supercinq, que nous appellerons désormais Renault 5, puisque telle a toujours été son appellation officielle, aura mis deux ans pour atteindre sa vitesse de croisière avec une gamme étoffée comprenant plus de 20 versions, dont la moitié à trois portes.

La Renault 5 initiale avait donné lieu à des déclinaisons sportives avant de s'orienter vers le haut de gamme avec l'exclusive TX. La deuxième génération fait la même chose, en mieux. Plus cinq que la cinq, selon le slogan publicitaire de l'époque, la nouvelle petite Renault enfile le survêt' en devenant l'excellente GT Turbo, puis, alors qu'elle reçoit quelques retouches esthétiques pour le millésime 1988, elle est déclinée en deux variantes à ten-

Renault 5 Baccara

BIJOU EXTRA

Avec la GT Turbo, la R5 Baccara est sans doute la plus recherchée de la série des "Supercinq". Aujourd'hui âgée de 30 ans, elle effectue une entrée remarquée dans l'univers de la collection. C'est le moment d'en profiter, car les prix montent…

+ Exclusivité - Equipement - Fiabilité

– Finition moyenne

Certes, le cliché est un peu réducteur, mais la Baccara est la R5 des beaux quartiers.

RENAULT 5 BACCARA [07/1987 - 06/1990] • **Cote en 2008 :** 2 000 euros • **Cote en 2018 :** 4 500 euros.

Extérieurement, on identifie une Baccara au premier coup d'œil

dance sport chic et luxueuse. En reprenant le schéma de la précédente TX, les Renault 5 GTX et Baccara sont animées par un gros moteur emprunté aux Renault 21. Il s'agit d'un 1 721 cm³ de nouvelle génération, à arbre à cames en tête, qui fournit 90 ch et permet une vitesse maxi proche des 180 km/h. Pas mal pour une auto de cette catégorie. Ensuite, les deux variantes accueillent un équipement inhabituel. En plus des vitres électriques, de la condamnation centralisée et de la direction assistée montée de série sur la GTX, la Baccara ajoute un intérieur entièrement réalisé en cuir Connolly, dont le volant et la planche de bord, comme dans une anglaise très luxueuse. De belle facture, ce matériau chaleureux procure à la joliment nommée Baccara une exclusivité rare sur ce format de véhicule. De plus, la plus raffinée des Renault 5 est pourvue, comme les R25 très haut de gamme (elles aussi baptisées Baccara), d'une pochette horizontale sous la plage arrière afin que madame ou monsieur puisse ranger leurs vêtements sans risque de les froisser ou de les salir. Uniquement disponible en carrosserie trois portes, cette dernière se distingue aussi par sa palette de couleurs métallisées hyper distinguées et ses jantes alliage livrées de série.

Extérieurement, on identifie une Baccara au premier coup d'œil ! Très légère malgré son équipement foisonnant, l'auto affiche seulement 825 kg sur la balance, ce qui favorise à la fois la nervosité et la consommation. Équipé d'une boîte manuelle à cinq rapports, le modèle existe aussi en boîte automatique, mais allez donc savoir pourquoi, cette transmission est exclusivement associée à un autre moteur nettement moins intéressant que le 1,7 litre. Il s'agit d'un 1 397 cm³ culbuté, celui des précédentes R5 TX, et son manque de coffre, aggravé par l'énergie dévorée par la boîte auto, transforme cette version en véritable veau. Avec ses 157 km/h en pointe et ses accélérations mollassonnes, elle fait jeu égal avec un bon petit diesel ! C'est pourquoi cette déclinaison n'est pas à privilégier, d'autant plus qu'elle ne consomme pas moins que l'autre.

Encore abordable en occasion, souvent bien entretenue si elle n'a pas changé maintes fois de mains, la Baccara est l'une des Renault 5 dont l'avenir en collection est tout tracé. Avec son charme désormais suranné, elle constitue une belle opportunité de rouler différent au quotidien. ■



La Baccara joue le luxe, mais tout en sobriété.

Renault Communication



Sièges en cuir et tableau de bord aux couleurs coordonnées. L'ambiance à bord est raffinée.

Renault Communication

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV, 7 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 397 cm³ (68 ch DIN), un arbre à cames en tête, 1 721 cm³ (90 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur double corps.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée ou boîte automatique trois rapports sur 1,4 l. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux AV/barres de torsion AR, amortisseurs hydrauliques AV/AR. Disques AV/tambours AR ; direction à crémaillère assistée, jantes 13".
Vitesse maxi : 157, 179 km/h.
Consommation : 7,3 l (moyenne route 1,4 l et 1,7 l).

PERIODE A SUIVRE

Juillet 1987 - juin 1990
(Chiffres de production GTX et Baccara confondus ; nous n'avons obtenu que ceux de la première année – 8 529 exemplaires –, mais ils confirment la faible diffusion de ces modèles).

TENDANCE

Cette version relativement rare et fort exclusive devient très recherchée.



INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne pour les pièces communes aux autres R5, excellente pour la mécanique (sauf boîte auto), mauvaise pour les éléments spécifiques.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : Renault a fait d'énormes progrès par rapport aux premières R5. La corrosion n'est pas un gros souci sur les "Supercinq".
Moteurs : très solides.
Points faibles : fragilité de la sellerie et finition générale mauvaise.



La version automatique doit se contenter du petit moteur de 1 397 cm³.

Renault Communication


A défaut d'être très original ou très gai, le tableau de bord est bien conçu. Mais le compte-tours n'est disponible qu'en option.

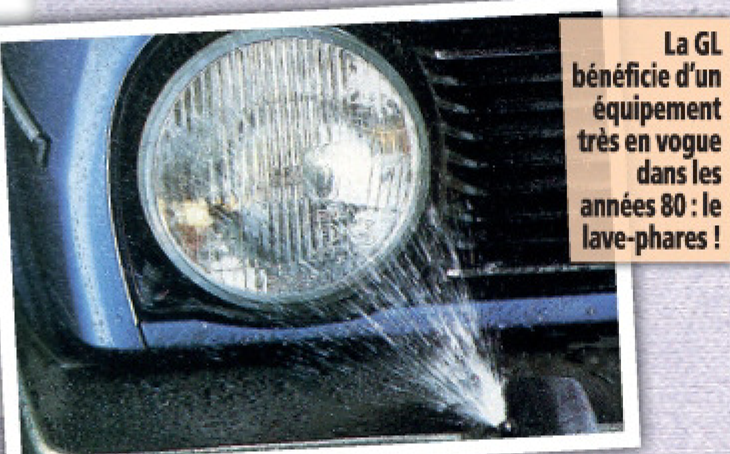



Avec plus de 1 m³ de volume de chargement, la Polo II est l'une des autos les plus pratiques de sa catégorie.

PR

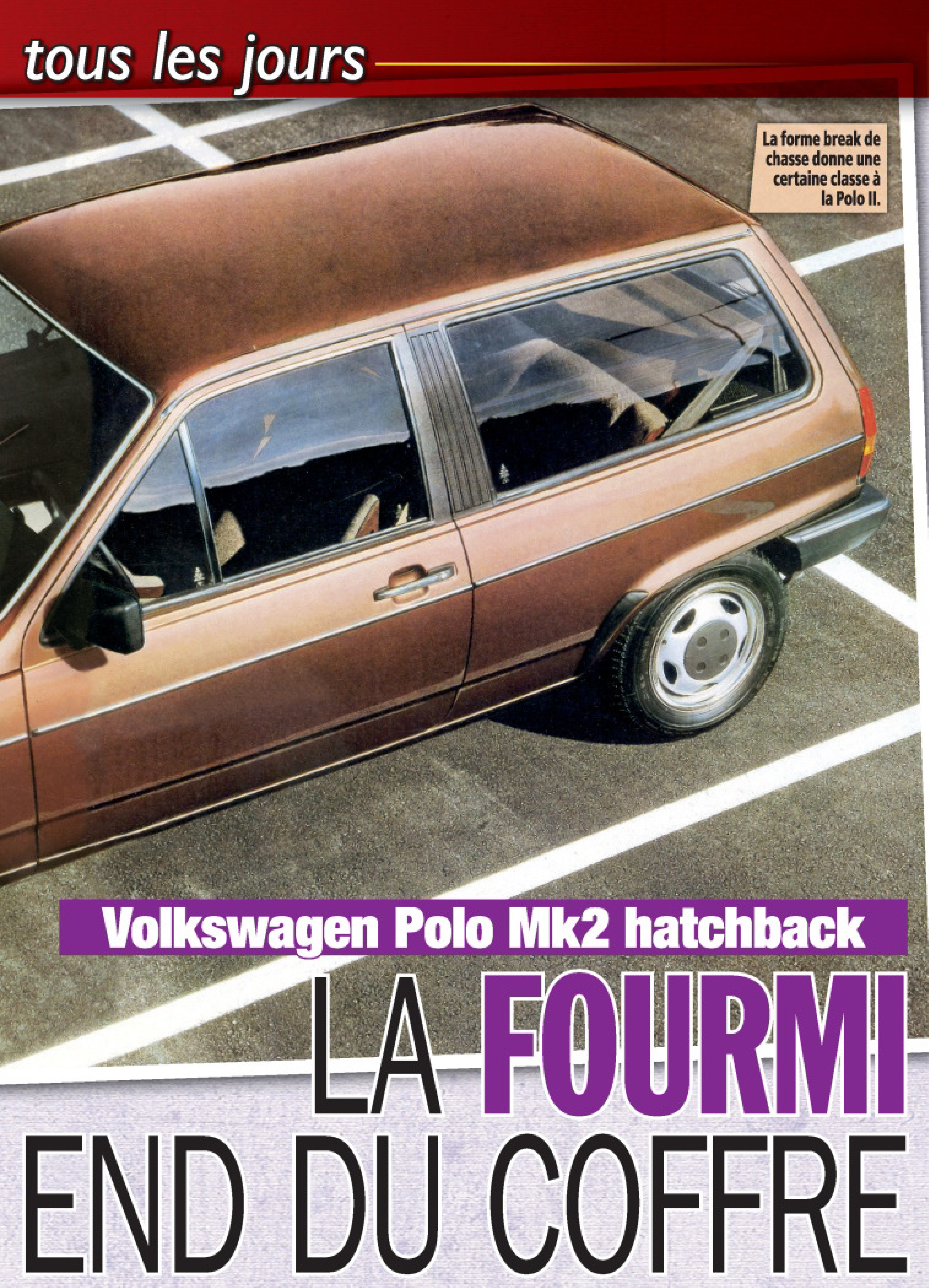
Portée par une campagne de publicité aussi tardive que mémorable, la "fourmi" de Volkswagen a connu un beau succès dans sa seconde version dite "type 86C". Voici sa déclinaison la plus originale, mais aussi la plus vendue : un break de chasse de poche.


La version CL offre un intérieur un peu moins austère que les modèles "bas de gamme".


La GL bénéficie d'un équipement très en vogue dans les années 80 : le lave-phares !

On l'appelait Polo break deux portes, Polo hatchback ou tout simplement Polo coach. La nouvelle carrosserie apparue lors du lancement de la deuxième mouture de la mini-Volkswagen a surpris son monde... mais en bien, puisqu'elle s'est rapidement imposée comme une évidence. Avant d'aller plus loin dans l'évocation du modèle, prenons un instant pour remonter à ses origines.
La Polo est une déclinaison "populaire" de l'Audi 50 dévoilée en 1974, en même temps que la VW Golf. Cette dernière rencontrant un succès considérable, le constructeur de Wolfsburg, propriétaire d'Audi, est alors convaincu qu'une "mini-Golf" pourrait remporter autant de suffrages. D'où l'idée de cloner la nouveauté un an à peine après sa sortie. Concurrente toute désignée de la récente Renault 5, la Polo a toutefois un petit handicap par rapport à cette dernière : elle s'apparente à un coupé fastback, ce qui la rend un peu moins pratique à l'usage que l'astucieuse française. Cette singularité explique pourquoi Volkswagen a choisi de développer une deuxième variante de sa citadine au commencement des années 80.
Alors que l'Audi n'existe plus et que Renault vient de lancer une déclinaison à cinq portes de son véhicule vedette, VW entreprend de donner une nouvelle personnalité à sa voiture, tout en la dotant d'atouts supplémentaires. Si les moteurs sont toujours les mêmes, à savoir deux 4 cylindres en ligne à arbre à came en tête de respectivement 1 093 cm³ (50 ch) et 1 272 cm³ (55 ch), la carrosserie est légèrement retouchée. Le modèle s'accompagne d'une autre finition à l'arrière étiré. Présentées toutes deux au Salon de Francfort 1981, ces versions coupé et break de chasse s'apprêtent à cohabiter durant treize ans au catalogue du principal constructeur allemand. La Polo fastback se voit d'emblée affublée d'une connotation jeune accessoirement sportive, notamment grâce à un rapport de motorisations musclées dont elle aura toujours l'exclusivité, alors que la carrosserie hatchback endosse

VOLKSWAGEN POLO MK2 [10/1981-1990] • **Cote en 2008 :** 800 euros • **Cote en 2018 :** 800 euros.



La forme break de chasse donne une certaine classe à la Polo II.

Volkswagen Polo Mk2 hatchback

LA FOURMI END DU COFFRE

toutes les autres casquettes. Il en va ainsi de l'usage de deuxième voiture à destination familiale, mais aussi de celui de véhicule économique, un costume taillé très près du corps quelques mois seulement après le deuxième choc pétrolier. En effet, la conjoncture du début des années 80 a sensiblement modifié les aspirations de la clientèle, la performance cédant pour un temps le pas à la consommation. C'est la période des VW signées "E" équipées de boîtes de vitesses à quatrième ou cinquième rapport long. La Polo CL E et sa quatrième allongée réussissent ainsi, selon nos confrères de l'*Automobile Magazine*, à consommer 5,35 litres de moyenne sur route et seulement 6,95 litres en ville. Une performance encore remarquable en 2018. L'économie passe aussi par le prix de vente. Suite à l'absorption de Seat, les Polo sont désormais produites en Allemagne et en Espagne, ce qui permet un abaissement des coûts et la mise sur le marché de déclinaisons low cost. Il en va ainsi de la Polo Fox, un modèle sobre dans tous les sens du terme et dont le tarif (46 500 F) en fait une alternative intéressante à bien des citadines européennes.

Suite à l'absorption de Seat, les Polo II sont produites en Allemagne et en Espagne

Certes pénalisée par ses deux portes latérales et la fermeté de son confort, la Polo hatchback se rattrape grâce à un volume de chargement d'un mètre cube une fois la banquette rabattue. Après un restylage intérieur en 1984 (nouvelle planche de bord notamment), le 1 093 cm³ est remplacé par un 1 043 cm³ dont la puissance initiale de 40 ch est portée à 45 ch en 1986. Mais en fin de compte, la version supérieure, un 1 272 cm³ de 55 ch DIN, s'avère plus économique à l'usage et d'un agrément incontestablement meilleur. Pour l'anecdote, signalons que le petit 1 272 cm³ a été diésélisé au milieu des années 80. Son intérêt est toutefois moindre en collection. Mais la Polo II, c'est aussi un spot publicitaire très réussi et poétique à souhait dans lequel la petite auto est incarnée par une irrésistible fourmi, un insecte sur lequel on "peut toujours compter". Dommage que la réclame n'ait pas débarqué au début de l'existence du modèle.

Pas chère, la Polo deuxième du nom constitue aujourd'hui une opportunité économique de rouler au quotidien dans une voiture déjà ancienne, dont le charme et le côté pratique constituent de sérieux arguments. Si vous le pouvez, privilégiez l'une des séries spéciales Oxford, Fox, Fancy ou College, joliment présentées et quelquefois très bien préservées. Eh oui, en plus d'être mignonne et fiable en toutes circonstances, la "fourmi" de Volkswagen ne vieillit pas trop mal. Alors qui est prêt à faire une toute petite folie ? ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5, 6 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1 043 cm³ (40, 45 ch), 1 093 cm³ (50 ch), 1 272 cm³ (45, 55 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé, pompe à injection mécanique (diesel).
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 ou 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par bras inférieurs articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, essieu AR rigide articulé sur la caisse, ressorts hélicoïdaux AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR. Freins hydrauliques assistés, disques AV/tambours AR ; direction à crémaillère, jantes 13".
Vitesse maxi : 140 à 154 km/h.
Consommation : 5,3 à 6,9 l/100 km (90 km/h suivant les versions).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1981 – 1990
(Production non renseignée).

TENDANCE

0% par an

Hormis les modèles sportifs non concernés ici, la demande reste insignifiante en France. De fait, il est possible de trouver de jolies pépites pour trois euros et six sous.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne pour l'occasion, mais on ne trouve quasiment rien en neuf.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : La Polo de deuxième génération n'est pas spécialement sensible à la corrosion. Attention, toutefois, aux véhicules ayant longtemps séjourné en montagne ou sur le littoral.
Moteurs : très solides quelle que soit la version.
Points faibles : souvent usées jusqu'à la corde.



Enrico Masala avec son épouse et Sergio Pininfarina à la présentation d'un livre sur les 70 ans de la carrosserie.

Enrico Masala devant sa Flavia Milleotto LX, identique à la dernière auto qu'a possédée son père.

"TOUTE MA VIE POUR LANCIA"

Entré chez Lancia en tant qu'inspecteur commercial en janvier 1970, Enrico Masala en devient le responsable à la fin des années 90. Sa longue romance avec la marque de Borgo San Paolo a débuté dans sa jeunesse et, constamment alimentée, ne s'est jamais achevée.

Propos recueillis par **Marco Visani**
Photos **Archives Masala** et **IsolaPress**

***Gazoline* : M. Masala, vous souvenez-vous de votre première rencontre avec une Lancia ?**

Enrico Masala : J'étais âgé de sept ans lorsque j'ai conduit l'Augusta de mon père pour la première fois. Afin de lui rendre service, je l'avais garée dans notre jardin (nous vivions en Sardaigne), en relâchant l'embrayage bien trop brutalement, avec les conséquences que vous pouvez imaginer. Après un intermède durant la guerre où une Fiat a eu sa préférence, papa est revenu à Lancia en 1950 en acquérant l'une des toutes premières Aurelia B10, remplacée deux ans plus tard par une plus performante B21 et, en septembre 1960, par une Flavia.

Encore une fois l'un des premiers exemplaires…

Et encore une fois une erreur… La voiture était truffée de défauts de jeunesse : la pompe à essence chauffait, en virant rapidement de gauche à droite le moteur se coupait, en freinant en montée elle dérapait. Mon père en avait marre, il avait décidé de retourner chez le concessionnaire et de reprendre son Aurelia ! Quant à moi, avec la naïveté de mes 23 ans, j'ai écrit une lettre à "Lancia, via Vincenzo Lancia, Turin", sans rien indiquer d'autre sur l'enveloppe, pour me plaindre des soucis de notre voiture. A ma grande surprise, quelques semaines après, Sandro Fiorio, directeur du service de presse, m'a répondu : « Ce qui se passe sur votre auto est en effet étonnant, c'est même du jamais-vu ! Je vous propose d'échanger votre malchanceuse Flavia contre une neuve et de venir à Turin pour en suivre la production à l'usine. » Bien entendu, j'y suis allé, et la rencontre avec cette marque que j'adorais déjà (malgré la Flavia) m'a profondément inquiété.


Salon de Turin 1998 : Enrico Masala au volant de la Dialogos, le concept car qui inspirera la Thesis.

Archives Masala

Vous craigniez que la seconde Flavia ne fonctionne pas mieux que la précédente ?

Pas du tout, et elle était d'ailleurs nickel. C'est mon futur qui me préoccupait. Avant l'épisode de la Flavia, je m'étais souvent disputé avec mon père : j'aurais voulu devenir ingénieur. Lui, qui était médecin, souhaitait que je sois avocat. Déjà que j'étudiais à contrecœur, là, j'avais perdu toute envie d'apprendre le droit. Le tiraillement entre la vie dont je rêvais (intégrer la Lancia de Borgo San Paolo) et celle à laquelle je me préparais (être penché sur des bouquins qui ne m'intéressaient guère) m'avait presque conduit à la dépression.

Cependant, vous avez obtenu un diplôme universitaire en droit ?

Oui, mais tard. Dans l'intervalle, pour prendre mon indépendance, j'avais déniché un emploi de vendeur d'encyclopédies. Je n'avais qu'une chose en tête : être embauché chez Lancia, coûte que coûte. En septembre 1969, sans contrat ni perspective, j'ai tout abandonné et suis parti avec ma petite Fiat 500 D vers Turin. J'ai trouvé un travail provisoire dans une société pharmaceutique. Deux mois plus tard, le directeur du personnel de Lancia, à qui j'avais envoyé mon CV, me proposait un rendez-vous.


Archives Masala

Enrico Masala à bord de la Theta ayant appartenu à Rockefeller lors du concours d'élégance d'Apeldoorn, aux Pays Bas, avec sa femme Adriana.

Novembre 1969 ? Tout juste après le passage de Lancia dans le giron Fiat !

C'est exactement ça. Vous imaginez la colère de mon père (qui venait de troquer la fameuse seconde Flavia contre une autre Flavia, une Milleotto LX) lorsqu'il a appris la nouvelle : « Lancia n'est plus Lancia et mon fils veut y travailler ! »

De votre côté, comment s'est passé votre entretien ?

En apparence, très mal. On a parlé de tout sauf de Lancia ! Et notamment de Mozart, durant une heure et demie. Une chance que mon interlocuteur, Giusto Donneux, m'ait sans doute trouvé calé sur le sujet. J'ai été embauché et, en janvier, je débutais ma formation d'inspecteur commercial. Dans mon précédent boulot, je gagnais 545 000 lires par mois. Là, Lancia m'en donnait 184 000, soit un peu plus du tiers. Mais le plus important était ailleurs : j'avais atteint mon objectif et commencé à découvrir les grands et les petits secrets du monde Lancia…

Qu'entendez-vous par "secrets" ?

Puisque mon poste me le permettait, je suis allé jeter un œil aux cahiers d'entretien des modèles. Et là, j'ai découvert que Fiorio, grâce à qui ma vie avait changé, ne m'avait pas dit la vérité sur la Flavia. Ce n'était pas seulement la nôtre, mais toutes, ou presque, qui présentaient des soucis à la pompe (Lucas) : celle-ci aspirait dans le vide à cause de la force centrifuge…

Donc vous étiez chargé de la partie commerciale. Et ensuite ?

Après trois ans et demi au sein de la direction commerciale de Milan, je suis revenu à Turin en août 1973 pour devenir l'assistant de Manlio Valentino, le directeur du développement commercial. L'époque n'était pas idéale : en plus du lancement de la Beta, dont l'image ne satisfaisait pas les inconditionnels de la marque, nous venions de passer de la Fulvia Coupé 2e série à la Fulvia 3, dont la qualité de finition était en baisse. J'y suis resté jusqu'en janvier 1976, moment où j'ai bénéficié d'une importante promotion en étant nommé inspecteur central pour le marché italien.

Qu'est-ce que vous retenez de ces années-là ?

J'aurais un tas d'anecdotes à raconter. J'en ai gardé une

particulièrement "drôle" en mémoire : en avril 1974, le réseau Autobianchi, jusque-là associé à celui de Citroën, est rattaché à Lancia. Les concessions de la marque française sont donc invitées à remettre à leurs homologues Lancia les stocks disponibles. En vérifiant l'implantation de nos clients, je note qu'à Empoli, en Toscane, on ne vend plus une seule Autobianchi. Etrange ! Je décide alors d'aller voir notre revendeur Lancia sur place pour mieux comprendre. Immédiatement, il m'invite à le suivre et nous partons faire un tour dans les collines qui encerclent la ville. A un endroit où l'on domine la cité, il sort une paire de jumelles de sa sacoche et me demande de regarder derrière l'enseigne Citroën, sur le toit de la concession. On y apercevait un grand nombre d'A112 : le revendeur aux chevrons n'avait pas rendu son stock et continuait à écouler "nos" voitures !

A propos de voitures, parmi toutes les Lancia que vous avez conduites, à laquelle êtes-vous le plus attaché ?
Sans doute à la Beta HPE : j'en ai eu cinq d'affilée, toutes des 1600 ! Mais j'ai quand même apprécié les Beta berlines : j'en ai conduit deux, et autant de Dedra. Ensuite, j'ai eu trois Lybra et, plus récemment, quatre Phedra. Ma moderne d'aujourd'hui est encore une Phedra. Elle se trouve aux côtés d'une Flaminia berline 2.5 1961 que je possède depuis 1973 et d'une Flavia Milleotto LX 1968, identique à celle de mon père, que j'ai sauvée il y a quelques années.

Faire comprendre au public le concept de traction intégrale était compliqué

Une fois au sein du groupe Fiat, la stratégie de Lancia a dû changer. Quelles ont été les répercussions pour vous ?
J'ai été très impacté. En 1979, après avoir épaulé le directeur étranger, j'ai été nommé responsable du marché américain. A cette époque, profitant du réseau Fiat, on vendait toute la gamme Beta, y compris la Montecarlo qui, aux Etats-Unis, se nommait la Scorpion. Je me souviens du prototype d'une Scorpion spécialement conçu pour le territoire outre-Atlantique, accueillant le moteur boxer de 2 500 cm³ et 140 ch de la Gamma en lieu et place du quatre en ligne qui équipait la Montecarlo. Dommage qu'on ne l'ait pas retenu, car ça aurait abaissé le centre de gravité de l'auto et cette granturismo aurait été extraordinaire. Mais dès 1981, je me suis à nouveau concentré sur le marché italien, m'occupant de la gestion de produits.

C'était à l'époque de la future Tipo 4, c'est-à-dire de la Thema et ses "cousines"...
Exactement. Je collaborais étroitement avec mes homologues suédois de Saab car, à ses débuts, l'auto devait uniquement être une coopération entre Lancia et Saab (qui en aurait tiré la 9000). Fiat, pour la Croma, et Alfa Romeo, pour la 164, sont arrivées plus tard. En ce temps-là, le célèbre gratte-ciel Lancia commençait à être abandonné et mon bureau s'est retrouvé chez Fiat, Corso Giambone : les charges étaient alors réparties transversalement entre les marques du groupe, suivant les catégories de véhicules. Moi, je devais suivre les segments D/E, c'est-à-dire les classes moyennes et supérieures. Mais encore une fois, d'autres fonctions m'attendaient. En 1986, je suis entré à la "Pubblicità e Immagine", le service de publicité interne, pour en devenir le responsable trois ans plus tard.


Archives Masala
Remise des prix lors du trophée de fleuret au Théâtre royal de Turin, en 1999. Sur ce cliché, Diana Bianchedi, Valentina Vezzali et Giovanna Trillini accompagnent Enrico Masala.

Encore à propos de la Thema, la plus appréciée des youngtimers de nos jours, je ne peux m'empêcher de vous demander d'évoquer la version 8.32 à moteur Ferrari...
Je me souviens qu'on avait décidé de la promouvoir non pas par le biais d'un banal dépliant, mais d'un élégant coffret en bois, au tirage limité, destiné à une clientèle VIP. J'avais insisté auprès de mon chef pour en garder un exemplaire pour mon ami Francesco, ancien client Lancia et personne très influente. Vous ne pouvez pas imaginer sa tête quand, enfin, je lui ai avoué que Francesco était… Francesco Cossiga, le président de la République !



Archives Masala
Au départ du Rallye Monte-Carlo Historique, en 2000.



Archives Masala
Masala en compagnie de Rodolfo Gaffino Rossi, directeur du musée national de Turin, à côté d'une Lancia ECV2 de 1988.


Archives Masala
Lors d'un rassemblement d'anciennes à Milan, avec la Flaminia Loraymo dessinée par Raymond Loewy et appartenant à la Collection Historique Lancia.

Et que pouvez-vous me raconter sur Vittorio Ghidella, le meilleur directeur du groupe Fiat ?
Il était formidable. Exigeant, responsable, profondément humain, même si cela ne se voyait pas au premier abord. Un jour, lors d'une session d'essais sur l'autodrome du Mugello, il note que je ne suis pas en forme. Il m'approche discrètement, me demande ce qui ne va pas. Il note un numéro sur un bout de papier et me le tend. Plus de 30 ans après, ce médecin-là est encore mon cardiologue…

Et la Delta, autre icône, quels souvenirs vous évoque-t-elle ?
La Delta était née belle, élégante, mais sous-motorisée : avec les 75/85 ch de ses mono-arbres 1,3 et 1,5 litre, il fallait "tirer" les rapports pour prendre de l'élan. Et la consommation s'en ressentait. La donne a changé lorsque nous avons dévoilé, à Wiesbaden en Allemagne, la HF 4WD qui allait ensuite donner naissance à l'Integrale, six fois Championne du monde des rallyes. Même s'il faut avouer qu'au début, le turbocompresseur associé aux carburateurs n'était pas une bonne idée. Qui plus est, il était compliqué de faire comprendre au public le concept de traction intégrale à une période où seule Audi l'utilisait. Même la presse avait du mal à en saisir le principe.

Vous voulez dire que les articles de l'époque étaient critiques ?
Non, ce n'est pas exactement ça. Je vais prendre un exemple. Lors de la présentation presse, à l'heure du déjeuner, mon collègue Gigi Pellissier et moi-même nous rendons compte qu'un journaliste grec et deux italiens ne sont pas encore rentrés de leur tour d'essai. Préoccupés, nous décidons de partir à leur recherche. L'un avait terminé à cheval sur un muret, les autres échoués sur la plage. Ils pensaient que la Delta s'était transformée en une Land Rover et ils lui avaient demandé l'impossible !

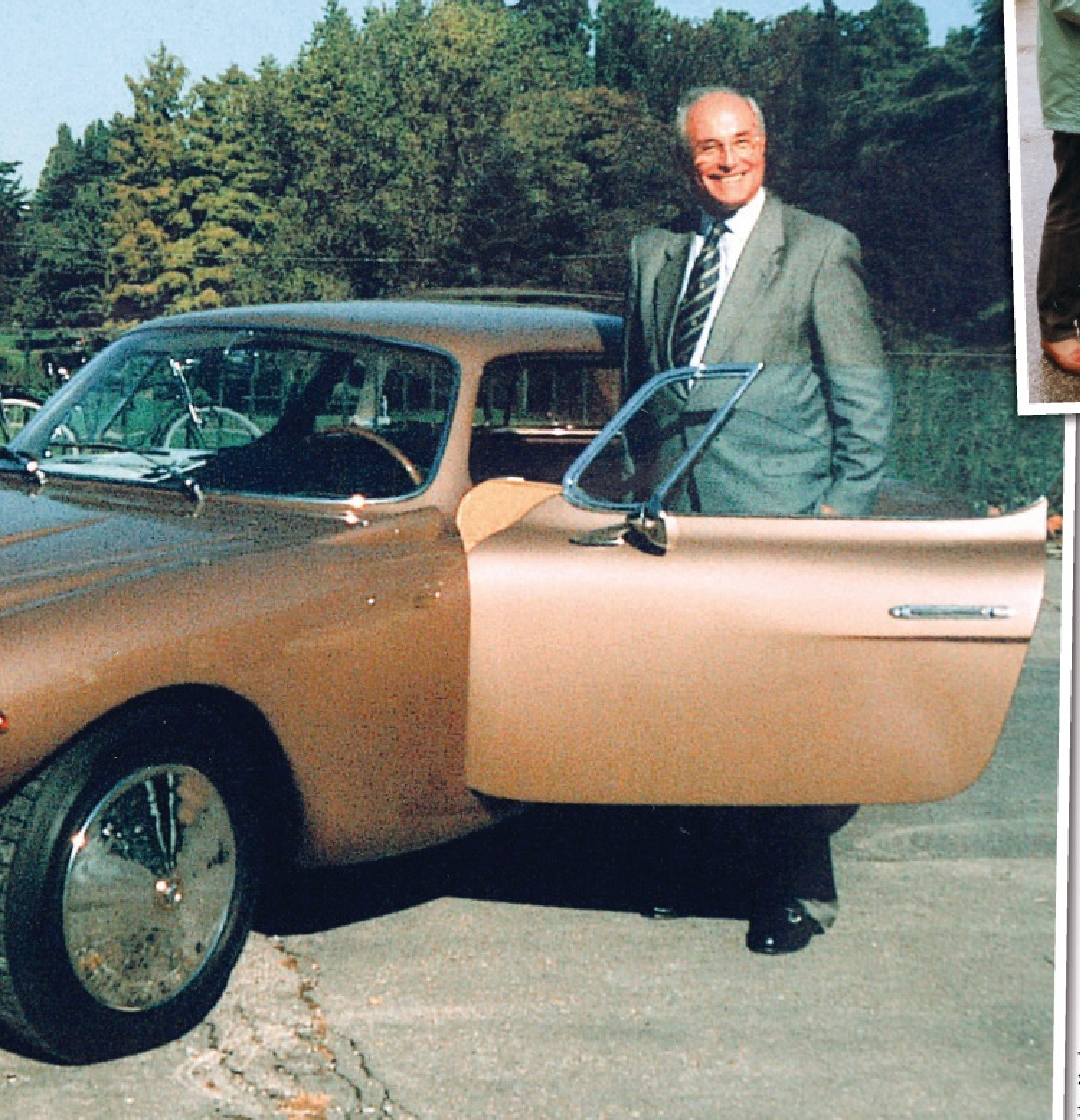
Après Ghidella arrive Paolo Cantarella. Quels étaient vos rapports avec lui ?
Ils n'étaient pas aussi bons qu'avec son prédécesseur. En mars 1993, sur la piste de Balocco, les hommes de la production rencontrent le patron pour l'informer de l'avancement du développement de la future Kappa, qui devait prendre la relève de la Thema un an et demi plus tard. Durant la discussion, on lui signale que la mise au point du turbodiesel 5 cylindres est très critique et qu'il serait préférable de lancer uniquement les versions essence, ou alors de prolonger la vie de la Thema, dont le succès était encore au rendez-vous. Et là, Cantarella nous répond : « Tant pis, si vous n'êtes pas prêts, je fermerai Lancia. » La suite de l'histoire, on la connaît : les Kappa diesel sont sorties en même temps que les versions essence, et ce qu'on redoutait est arrivé : un désastre ! Certains clients ont dû changer plusieurs fois de moteur, et nous avons ruiné notre réputation.

Dans vos dernières années de carrière, vous avez été choisi pour être directeur général de la marque Lancia. Une belle promotion à la fin d'une brillante vie professionnelle. Quel est votre bilan ?
Mon plus grand bonheur, ce que je garde dans mon cœur, c'est qu'au cours de toutes ces années chez Lancia, j'ai connu non seulement des ingénieurs très expérimentés, mais surtout des personnes – nos clients – qui appréciaient l'histoire, les arts, la musique, le sport. C'est un privilège, pour moi, d'en avoir fait partie. ■

A la retraite depuis décembre 2000, Enrico Masala a collaboré avec la Collection Historique Lancia (qu'il avait créée en 1997) jusqu'en 2010. A présent âgé de 81 ans, il vit entre Turin et la Sardaigne. Il n'a de cesse d'étudier et de faire connaître aux passionnés du monde entier l'histoire merveilleuse de ces chefs-d'œuvre de l'industrie italienne.


Archives Masala

Réunion dans le Piémont avec Mme Bracco, alors secrétaire du Club Lancia, et Guido Lamperti, collectionneur de la marque qui a souvent prêté ses trésors à *Gazoline*.



Archives Masala

Eté 1999 : la Lybra, qui vient d'être lancée, a conduit Enrico Masala à Varallo Sesia, près de Fobello, où Vincenzo Lancia est né.



Comme son père, Alain Frichot est un mécanicien spécialisé dans les anciennes : américaines ou allemandes, populaires françaises ou anglaises, peu importent leurs origines.

UN mécano ÉCLECT

De son enfance sud-africaine aux réservoirs à grains de la Beauce, Alain frichot cultive l'éclectisme et se passionne pour toutes les mécaniques sur quatre roues. De la luxueuse à la populaire, qu'elle soit anglaise, française, américaine ou allemande – son péché mignon –, il ne rechigne devant rien tant que le courant passe avec son interlocuteur. Rencontre.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Alain Frichot et ses deux fidèles compagnons Manhattan et Largo évoluent dans un atelier principal restreint, mais avec un outillage complet.



Désormais, le moteur de cette Simca Régence tourne rond.

Lorsque l'on pousse les portes de l'atelier d'Alain Frichot, la surprise est double. D'abord, on tombe nez à nez avec l'homme qui ne peut renier son origine maternelle anglo-saxonne : sa bouille est ronde, son cheveu rouquin et son corps d'athlète type rugbyman modèle 1973 est trapu et solide. Fruit de l'union d'une Anglaise et d'un ancien légionnaire beauceron, Alain est né en périphérie de Johannesburg, en Afrique du Sud, et y a vécu jusqu'à l'âge de huit ans avant de revenir en Beauce, grenier de l'Europe et terre natale du paternel.

Au sein de sa propriété proche de Marboué, la diversité des autos stationnées relève du grand écart en matière de restauration mécanique. Dans la cour, une Licorne d'avant-guerre et une Mercedes-Benz 250 SL, sereinement gardées par les deux fidèles bas-rouges Largo et Manhattan, se mêlent à une Triumph Spitfire rouge… Ça va de soi ! La Simca Régence et la Matra 530 sont au chaud dans l'atelier. Quant aux Américaines Graham-Paige Supercharger de 1938 et Kaiser-Frazer modèle K53 de 1951, deux raretés sous nos latitudes, elles m'interpellent sur-le-champ. On finit en beauté avec deux mythiques Citroën que tout le monde s'arrache à prix d'or aujourd'hui : la 2 CV et la Méhari. Le ton est donné, l'artisan a visiblement du pain sur la planche et des connaissances sur la chose mécanique qui dépassent largement la moyenne.

Pourtant, à l'école, il était le premier à sortir. « A mon retour d'Afrique du Sud, il a d'abord fallu que je me réhabitue à mon nouvel environnement. Les études m'ennuyaient. J'ai rapidement voulu travailler pour gagner de l'argent et mon indépendance. J'ai fait mille boulots. Mais finalement, la mécanique m'a vite rattrapé. » Et pour cause, son père officiait déjà dans la voiture ancienne depuis des lustres à Châtillon-en-Dunois. Menuisier ébéniste de métier, l'ancien légionnaire restaurait l'habitacle et les châssis en bois de prestigieuses Bentley et autres

La diversité des autos stationnées relève du grand écart en matière de restauration mécanique

PORTRAIT ALAIN FRICHOT [FRANCE]

Rolls-Royce au sud du continent africain. La sellerie, les moquettes et les ciels de toit n'avaient pas non plus de secret pour son paternel qui l'a éduqué à cet art de finesse et de précision. « Il m'a enseigné toutes les bases. Il avait lui-même appris sur le tas, comme beaucoup de gamins de sa génération. Ensuite, j'ai affiné mon expérience avec une prédilection pour les américaines, bien que mon modèle fétiche soit la Mercedes Pagode », m'explique Alain avec une certaine émotion. « J'ai fait mes classes, avec l'appui de mon père, sur une Limousine 280 SE », puis sur la Mustang.
« Quand je vois quelqu'un en panne au bord de la route, je m'arrête pour donner un coup de main. C'est plus fort que moi. C'est ainsi que j'ai fait la connaissance d'un collectionneur de Mustang. Il en possédait trois. En balade avec l'une d'elles, il s'était retrouvé coincé avec les clés sur le tableau de bord et la porte fermée. Heureusement, la vitre était suffisamment abaissée pour que la gamine de mon amie puisse glisser son bras et tirer sur le loquet. » De cette rencontre improvisée, une amitié débute. Par la même occasion, son immersion dans l'univers mythique de cette américaine dont le logo arbore fièrement un cheval au galop s'intensifie. Cette mécanique n'a désormais plus aucun mystère pour lui. Le doigt mis dans l'engrenage des belles carrosseries d'outre-Atlantique, il s'attaque à d'ambitieux chantiers en restaurant une Camaro, une Pontiac Firebird et une rare Excalibur. Son

Depuis six ans, Alain Frichot restaure en moyenne cinq à six voitures par an

approvisionnement en pièces d'origine ou refabriquées est assuré par un ami français installé aux USA. Un pays qu'il a visité à quatre reprises.
Vient la décision de prendre les commandes de son auto-entreprise. Il passe ses examens à l'AFPA de Chartres qu'il réussit avec brio en douze mois. Son projet débute dans la foulée. Depuis six ans, Alain Frichot restaure en moyenne cinq à six voitures par an, intégralement ou non. Ses compétences s'avèrent pointues en matière de mécanique pure, d'électricité et de freinage, mais aussi de sellerie et d'aménagement des habitacles. « Je délègue la carrosserie et la peinture, ainsi que l'usinage de précision, mises à part des petites pièces que je réalise avec mon tour. Dans la grande majorité des cas, je m'occupe de remettre en route des véhicules populaires ou prestigieux qui ont longtemps séjourné dans un garage sans rouler. C'est le cas de la Mercedes 250 SL Coupé de 1968 au bel intérieur cuir rouge patiné comme on les aime, dont la rénovation se termine. L'essentiel a été vérifié. « C'est une auto qui m'a apporté beaucoup de plaisir. Au même titre que la Jaguar Mk2. J'espère avoir un jour l'opportunité de travailler sur une 300 SL. Pour moi, c'est un rêve », confie le mécanicien en m'invitant à le suivre au fond de l'atelier.
Avec son moteur à l'arrière et sa coque flamboyante jaune canari, la Matra 530 assume sa ligne sportive. Son faisceau électrique va bientôt être totalement rénové. A côté de cette française racée, une Simca Régence bicolore bleu ciel et marine, capot ouvert, affiche fièrement son élégante patine. « J'ai du travail, c'est vrai. Et c'est une chance. Mais avant d'entreprendre un quelconque projet, aussi intéressant soit-il, il faut que le courant passe entre le propriétaire et moi. Ces dernières années, les gens ont pris conscience des trésors qu'ils avaient dans leurs garages. C'est pourquoi ils s'engagent à les refaire fonctionner.

Pour que la mécanique perdure dans le temps, il faut impérativement que ces voitures roulent, et c'est tout le problème. D'une part, la législation se durcit, et d'autre part, ils ont peur d'endommager leurs autos ou d'attirer les convoitises. »
Je retourne vers les deux véhicules qui m'ont laissé bouche bée dans la cour. A l'intérieur de l'autre petit garage est abritée la Kaiser-Fazer modèle K53 à boîte de vitesses Hydromatic. « Il ne lui manquait que deux soupapes et son radiateur lorsqu'elle est arrivée », me confie Alain. Si le moteur Supersonic est achevé, reste à finir la carrosserie. L'autre idole est la Graham-Paige Supercharger de 1938. Dans ma vie de journaliste, j'ai croisé cette marque automobile à deux reprises. Et quelles histoires ! J'ai d'abord rencontré l'auto de Jatz Nacor à Santiago du Chili (*Gazoline* 210), un original qui avait choisi de traverser le continent latino-américain, en famille et sans assistance, au volant d'une version de 1913. Plus récemment, c'est à Caldes de Montbui, à proximité de Barcelone, chez les irréductibles collectionneurs Juan et José Manuel Reyes (vous les découvrirez prochainement dans *Gazoline*), que j'ai vu débouler un Argentin frappadingue qui venait de boucler plusieurs tours du monde en 17 ans de voyage. Sa femme avait eu le temps d'accoucher de quatre enfants en chemin. Ces néo-hippies des temps modernes roulaient dans un modèle de 1928.
Devant moi, cette Paige Supercharger de 1938 a gagné en célébrité grâce à sa calandre "sharknose" proéminente à laquelle l'ingénieur Amos Northup avait ajouté des ailes et des passages de roues semblant avancer. Ce qui lui valut bien des récompenses. La presse américaine salua ce design avant-gardiste. En France, la voiture remporta le Concours d'élégance de Paris et le Grand Prix d'Honneur à Deauville. Sa magnifique sellerie marron clair d'origine, le tableau de bord et son instrumentation méritent d'être conservés en l'état. La carrosserie est saine et a (malheureusement) déjà reçu une nouvelle peinture. Du compartiment moteur a été extraite la mécanique qui subit les rectifications pour un comportement optimal. Le remontage sera effectué par le sorcier de Marboué qui travaille sur ce modèle depuis six mois. « Une semaine me sera nécessaire pour refaire son faisceau électrique. Et deux semaines complètes pour remonter le moteur, le régler et le faire tourner. » On lui souhaite donc, à elle aussi, une vie trépidante. ■

CONTACT

ALAIN FRICHOT,
24 Le Plessis, 28200 Marboué,
T. 06 81 90 28 34/
02 37 45 52 20,
alain.frichman28@gmail.com



Le péché mignon d'Alain se résume à la mécanique de la Mercedes Pagode qu'il connaît sur le bout des doigts.

Manhattan et Largo gardent passivement la Matra 530 et la Simca Régence.



L'élégant tableau de bord de la Graham-Paige Supercharger de 1938 a conservé une patine magnifique. Pas question d'y toucher.

Mercedes 250 SL et Licorne de 1934 dans un beau jus : l'atelier regorge de voitures d'époque diverses et variées.

Sur les étagères se trouvent, entre autres, les blocs moteurs et vilebrequins d'une Chevrolet Camaro et d'une Ford Mustang V8 de 1968.

Cette Kaiser-Frazer à boîte de vitesses Hydromatic est munie d'une motorisation Supersonic. Ce modèle K53 de 1951 est exceptionnel par sa rareté… en France.

En phase de restauration intégrale, cette camionnette 2CV AZU fait partie des premières de la série.

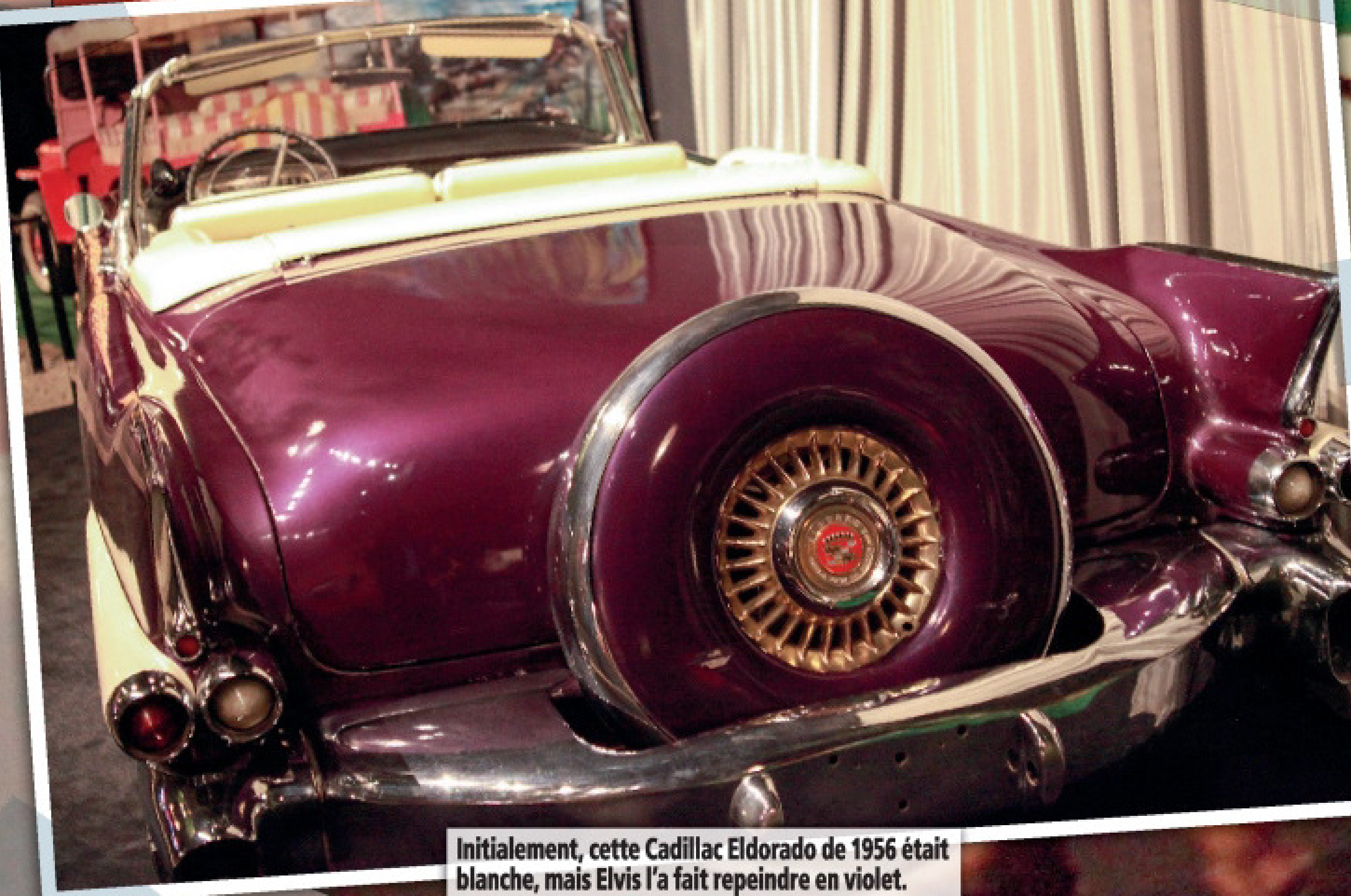
LES voitures DU KING

Les automobiles d'Elvis Presley, exposées au musée de Graceland, à Memphis, sont à son image. Elles représentent des périodes de sa vie hors norme. Pour autant, malgré le succès et tout l'argent gagné, l'homme n'est pas dans une démesure excessive. Ses goûts évoluent au fil des décennies, mais le King finit toujours par céder ses voitures à ceux qu'il aime profondément. Visite guidée d'un musée rock'n'roll.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Graceland accueille des visiteurs venus du monde entier pour admirer les mythiques voitures du King.


Initialement, cette Cadillac Eldorado de 1956 était blanche, mais Elvis l'a fait repeindre en violet.

A l'extérieur, d'autres véhicules, comme ce pick-up, rappellent la toute puissance des USA de l'époque.



Cette Cadillac Fleetwood de 1955 est la plus connue de toutes les voitures d'Elvis. Il l'offrit à sa mère et la baptisa "Glady's car".

Le musée qui fait face à la propriété où Elvis Presley a résidé toute sa vie, Graceland, est une entreprise qui fonctionne à plein régime depuis des décennies. Le parking ne désemplit pas et l'affluence est à son comble du lundi au dimanche, jours fériés inclus. Les touristes débarquent des quatre coins du globe pour rendre hommage au King du rock'n'roll qui, indéniablement, appréciait les voitures. Il s'en servait constamment et n'hésitait pas à les offrir à ceux qu'il aimait. Tout est dit sur la personnalité de cette icône du rock qui a déchaîné les foules, fait bouger les lignes et marqué son époque comme le glaive dans la pierre.

Les voitures proposées ici sont les préférées du King. La première présentée au public symbolise l'amour qu'Elvis portait à son épouse Priscilla Beaulieu, puisqu'il lui en a fait cadeau : il s'agit d'une Mercedes blanche 280 SL en version coupé deux portes, acquise en Californie le 8 décembre 1970. Plus tard, c'est dans les ateliers de Coventry Motors de Beverly Hills que le rocker a succombé au charme élitiste d'une Rolls-Royce noire de 1960. Probablement l'une des rares automobiles qu'il a possédées affichant réellement des signes extérieurs de richesse... assumés. Ce modèle Phantom a roulé sur les artères de Memphis, Los Angeles et Las Vegas. Les trois villes où Elvis avait ses habitudes. Dans le musée, sa sœur lui fait face dans une livrée blanche.

Les touristes débarquent des quatre coins du globe pour rendre hommage au King

Du temps de sa folle jeunesse, lorsque sa notoriété n'avait pas encore un statut international, Presley déjeunait régulièrement à L'Arcade Café, dans le centre-ville de Memphis. Un restaurant tout proche du Lorraine Motel où fut assassiné Martin Luther King. Le chanteur entretenait d'étroites relations avec la population afro-américaine. Les artistes de l'époque considéraient qu'Elvis avait un cœur noir. Cohérent pour une personne issue d'une famille modeste et née dans les quartiers défavorisés de Tupelo.

Ses premiers tubes étaient des reprises de standards afro-américains, comme *That's all right* ou le boulet de canon *Hound Dog* interprété par la puissante et époustouflante Big Mama Thornton. Le succès fut immédiat. «Elvis Presley vient de là, des bas-fonds de la société ségrégationniste américaine de l'époque. Lui n'a jamais oublié ses racines. Il s'est imprégné des chanteurs de soul, de gospel et de blues. Mais il a fallu qu'il se batte pour convaincre », me racontait l'actuel directeur et ingénieur du son de chez Sun Studio, Ples Hampton. En effet, c'est Marion Keisker, la secrétaire de Sam Phillips, créateur de la célébrissime Sun Record Company, qui est à l'origine du premier enregistrement d'Elvis. Au départ, son boss ne semblait guère séduit par la prestation du chanteur. Il aura fallu attendre une année et que sa collaboratrice se fasse lourdement insistante pour que le King passe une seconde audition, concluante cette fois-ci. Un mythe venait de naître.

L'argent récolté grâce à ses premiers triomphes sera investi dans une Cadillac Eldorado modèle 1956 blanche qu'il repeindra très vite en violet. Il roulera énormément avec cette voiture. Une restauration de fond en comble d'un coût de 30000 dollars a été achevée en 1976.

Plus loin, je découvre probablement celle qui eut une importance primordiale dans la vie du rocker: la Cadillac Fleetwood rose de 1955, la plus connue des autos d'Elvis, qu'il finira par offrir à sa mère et baptisera "Glady's car". En 1974, il craque pour une Stutz Blackhawk modèle 1973 à l'intérieur rouge outrancier qui deviendra sa favorite. S'il a été le premier Américain à avoir eu le privilège de conduire ce modèle sitôt tombé des chaînes, ce fut aussi la dernière automobile dont il prit le volant avant sa disparition.

> Le musée de Graceland n'expose que quelques-unes des voitures d'Elvis Presley

Elvis Presley a également collectionné les italiennes. La Dino GT4 de 1975 lui avait coûté 20 583 dollars. Ici, dans le musée, la sportive racée est mise en valeur par un système d'éclairage qui confère à l'ensemble un côté féerique. Sa Jeep Willys rose de 1960 est la parfaite réplique de celle qui a tourné dans le film *Blue Hawaii* du réalisateur Norman Taurog, sorti en 1961, dans lequel il tenait un rôle de beau gosse travaillant dans une agence de tourisme. Un long métrage qui n'a pas marqué l'histoire du cinéma. Cette Jeep, qu'il avait achetée 1981 dollars, a terminé sa carrière entre les mains des gardiens de Graceland. Ils s'en servaient pour circuler autour et dans la propriété. D'ailleurs on pourrait s'imaginer une demeure surdimensionnée avec un parc sans fin, mais même si le King avait les moyens de se payer ce qu'il voulait quand il le voulait, ses goûts pour le luxe étaient finalement modérés. La maison d'habitation respire davantage la convivialité et l'esprit de famille. La décoration et l'ameublement sont parfois kitsch, mais sans mauvais goût.

En 1969, Elvis acquiert une Mercedes-Benz 600 Limousine construite à l'origine pour des hauts dignitaires de régimes rigides ou autres dictateurs mégalomanes. Le toit est ouvrant, une vitre sépare l'habitacle en deux espaces confinés et le téléphone et la télévision ont été installés. Il en a détenu une seconde qui résidait en Californie.

Le musée de Graceland n'expose que quelques-unes des autos d'Elvis Presley. Les Mercedes, ses Cadillac, sa Ferrari, une Stutz, sans oublier les motoneiges et un drôle de dune buggy. Les autres ont probablement été vendues... à moins que ces bolides se trouvent sur une île et qu'il les partage avec Marilyn Monroe et James Dean pour une virée dantesque… *forever.*

La Jeep Willys de 1960 rose est la copie conforme de celle du film *Blue Hawaii*. Elle a surtout servi aux gardiens de Graceland.



Elvis a aussi collectionné des véhicules improbables, à l'image de ce buggy ou de cette moto à trois roues.



Cette Dino 308 GT4 de 1975 a été carrossée par Bertone. Développant 205 ch, elle est munie d'une boîte cinq vitesses.

Vieilles pompes à essence et décorations multiples, comme cet arrière de Cadillac, agrémentent le lieu.

Elvis utilisa cette Rolls-Royce Phantom noire de 1960 à Memphis, L.A. et Las Vegas. Elle avait été achetée à Beverly Hills, chez Coventry Motors.

CONTACT

GRACELAND, 3764 Elvis Presley Blvd, Memphis, 38116 Tennessee [USA], www.graceland.com

Cette 600 Limousine de 1969 vient de la concession Mercedes d'Hollywood.

Ce coupé Mercedes 280 SL était un cadeau pour sa femme Priscilla qui provenait de Californie.

Cette rare Stutz Blackhawk de 1973 a été la voiture favorite d'Elvis. C'est aussi le dernier véhicule qu'il a conduit.

Nous sommes tous assez d'accord pour dire que les autoroutes, et particulièrement celles qui relient les grandes villes à leurs banlieues, ne sont pas les endroits rêvés pour circuler en voiture ancienne. Trafic souvent très dense, embouteillages fréquents, conducteurs dont on se demande parfois s'ils ont gagné leur permis à une loterie, motos zigzaguant entre les files tel un bataillon d'électrons excités par un courant électrique, sans parler du décor manquant généralement de bucolisme : tout nous pousse hors de cette jungle où semble régner la seule loi du plus fort.
Et bien nous avons tort. Car lorsqu'on les pratique, on s'aperçoit très rapidement d'une chose : ces voies, qui n'ont souvent de rapide que le nom (du moins aux heures de pointe), soignent la plupart du temps les adeptes d'allures modérées que nous sommes. Comment ? En nous offrant ce qu'il n'est pas ridicule d'appeler "une file réservée". Mais où ça ? Et bien à droite, chers amis, à droite ! Car hormis nous, et quelques deux-roues modestement motorisés, qui donc utilise cette partie de la route ? La réponse est simple : quasiment personne !
Bien sûr, le premier réflexe serait de s'en agacer. De pester après ces crétins, plantés à 90 km/h sur la file du milieu, insouciants et inconscients du danger qu'ils représentent, chicanes mobiles au cœur d'un ballet dont le chorégraphe serait sous ecstasy. Les yeux rivés sur leur capot – quand ce n'est pas sur le GPS de leur smartphone collé au centre du pare-brise, bien dans le champ de vision, histoire de ne pas perdre la "route" des yeux –, ils restent aveugles aux nombreux appels de phares qui les invitent à se ranger. La seconde alternative serait de les ignorer et de rouler "comme s'ils n'étaient pas là", c'est-à-dire tranquille, à droite, et de les dépasser sans changer de file. Sauf que c'est interdit, car dangereux : imaginez que, touchés par la grâce, ils se décident subitement à se rabattre... On vous laisse imaginer les conséquences. Dernière solution : les dépasser dans les règles. Mais traverser trois voies pour esquiver ces boulets, c'est s'exposer aux véhicules circulant plus vite, sur la file de gauche.
Dans ce cas, quelle est la solution ? Eh bien elle serait juste de faire appliquer le code de la route. Sur autoroute, urbaine ou pas, on roule à droite. Les autres files servent uniquement à dépasser, dans les limites de la vitesse autorisée. A l'heure où l'on est presque capable de trouver les prénoms des enfants d'un chauffeur routier à la simple lecture de la plaque de son poids lourd, on en viendrait presque à souhaiter des contrôles automatisés de ce genre d'infractions permanentes et ô combien agaçantes. Mais bien sûr, il est beaucoup plus facile et rentable de poser des radars à des endroits stratégiques ou d'abaisser les limitations de vitesse car, tout le monde le sait, la vitesse tue. Peut-être. Mais la bêtise aussi dans certains cas ! Bonne lecture. ■

Stéphane Guitard et Philippe Sauvat

DÉMONTAGE CARROSSERIE [3]



Nous arrivons enfin au bout de nos peines en ce qui concerne le désossage de la carrosserie. Et nous allons le voir, nos amis de chez Lancia nous ont réservé quelques surprises, avec un souci du détail qui nous laisse pantois. A l'époque, une Fulvia coûtait assez cher. Eh bien croyez-nous, c'est quand il s'agit de la démonter que l'on comprend en partie les raisons de ce surcoût. La devise qui a guidé la conception de cette auto a dû certainement être : "Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?". Mais une fois n'est pas coutume, cette complexité n'avait qu'un but : offrir une auto de grande qualité. Voyons ça !

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

10 DÉMONTAGE DES VITRAGES DE PORTIÈRE



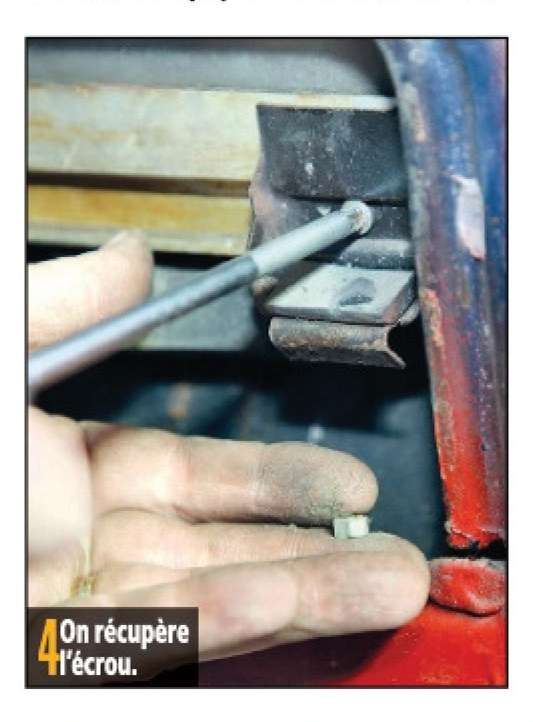
1 La vitre étant maintenue par le bas, nous commençons par la descendre afin d'avoir accès au mécanisme qui permet de la faire coulisser.



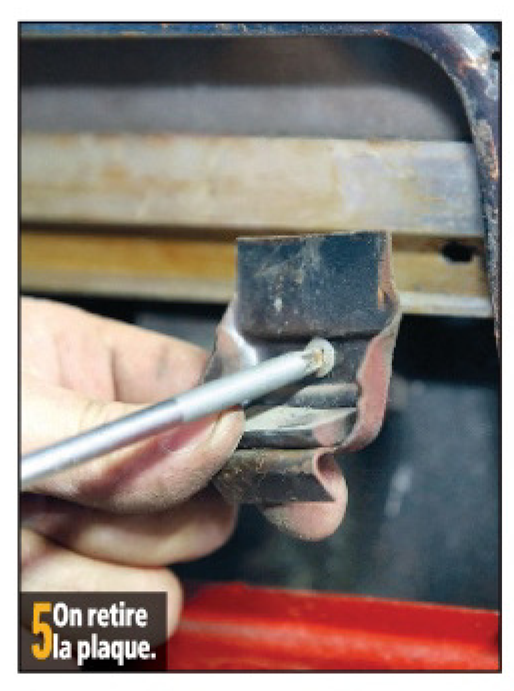
2 On voit bien le rail, ainsi que le pantographe qui le fait monter et descendre.



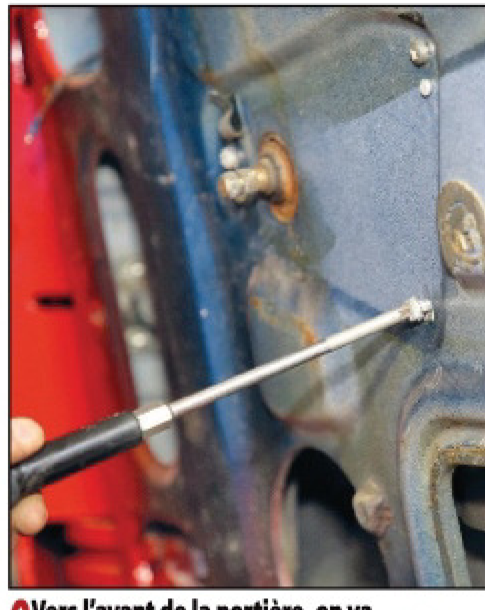
3 A l'aide d'un tournevis cruciforme, on démonte la patte de fixation du rail. Avec l'index, on empêche l'écrou situé derrière de tomber au fond de la portière (ce n'est pas un prisonnier).



4 On récupère l'écrou.



5 On retire la plaque.



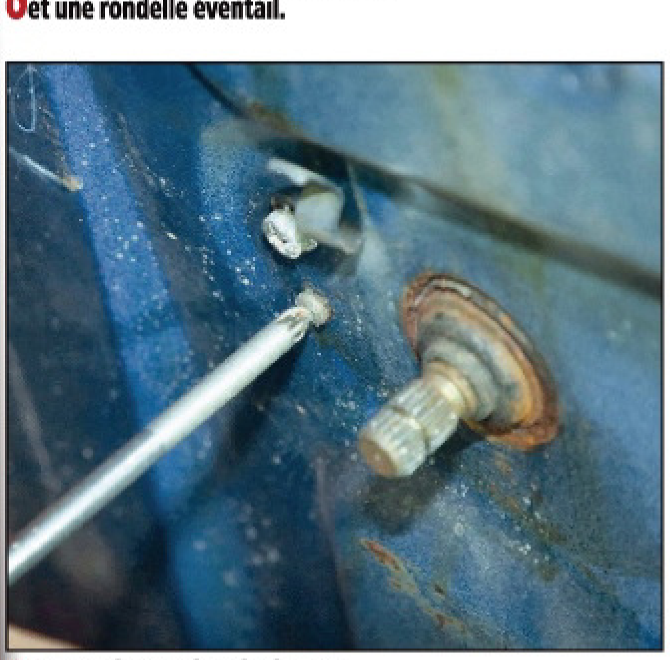
6 Vers l'avant de la portière, on va désolidariser le mécanisme de lève-vitre.



7 On ôte les vis qui le maintiennent.



8 A chaque fois, on récupère une vis et une rondelle éventail.

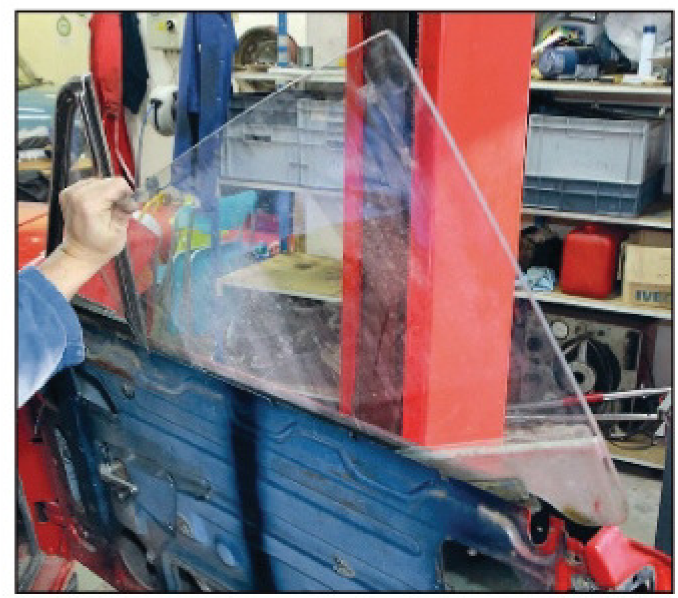


9 On termine par les vis situées près de la manivelle.



10 En enlevant la dernière vis, on tient la vitre afin que tout ne tombe pas d'un seul coup au fond de la portière.

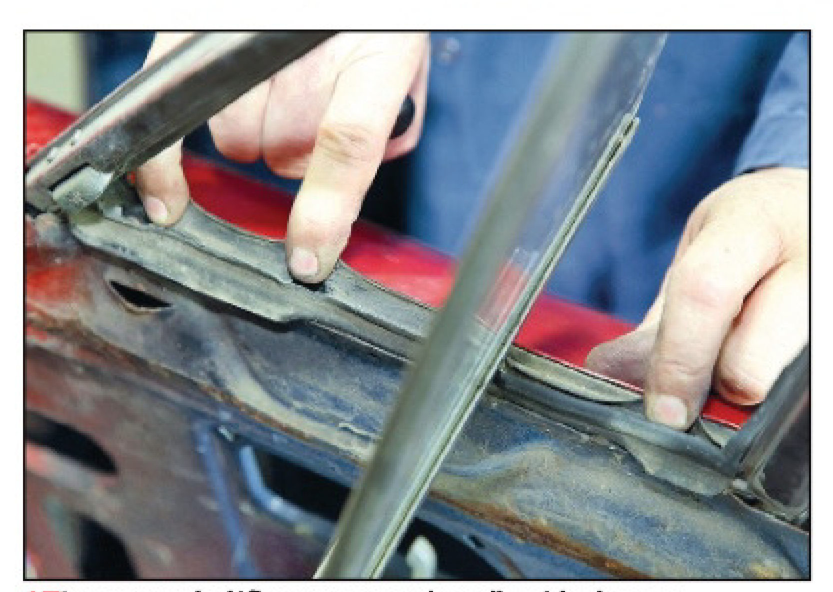

11 A l'aide de la manivelle, on lève la vitre pour pouvoir la sortir.


12 On la fait pivoter dans son emplacement pour la dégager et on la dépose.

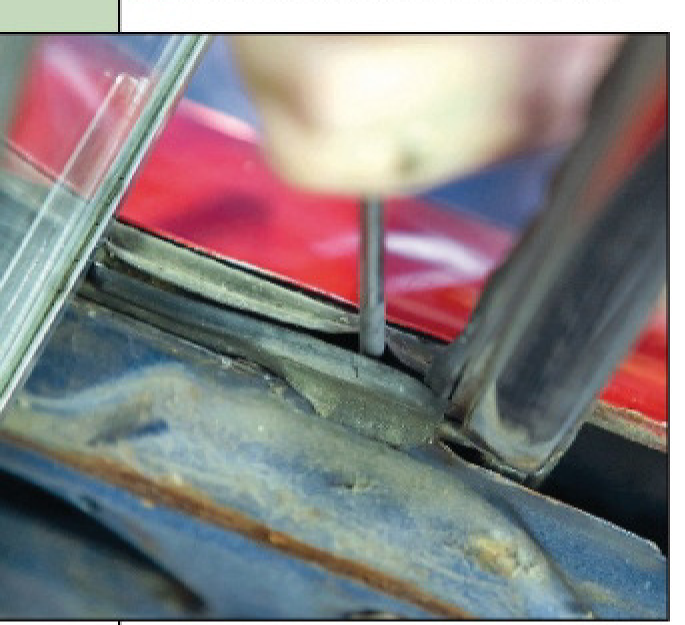


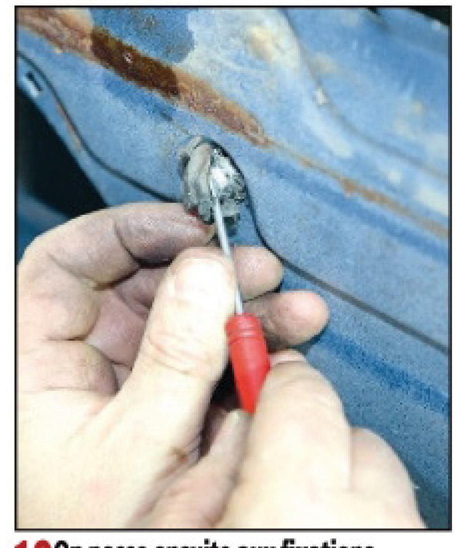
13 Voilà, elle est sortie sans peine.


14 On peut remettre la plaque de fixation sur le rail pour ne pas la chercher au remontage.


15 Le montant du déflecteur servant de coulisse à la vitre, son pied gêne la sortie du mécanisme de lève-vitre. Il faut donc le démonter. Petite ruse : les vis sont bien planquées au fond du joint.

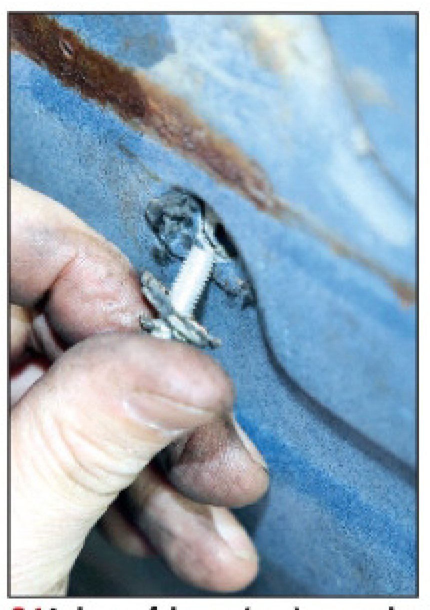

16 Et elles n'apparaissent qu'une fois desserrées.


17 Il vous faudra peut-être un peu de patience pour les dévisser à fond.


18 On passe ensuite aux fixations de la coulisse. Chez Lancia, c'est bien fait, elles sont protégées par du mastic "américain"...


19 ... qui s'enlève plus ou moins tout seul.

20 La coulisse est tenue par deux vis que l'on retire avec un tournevis cruciforme.



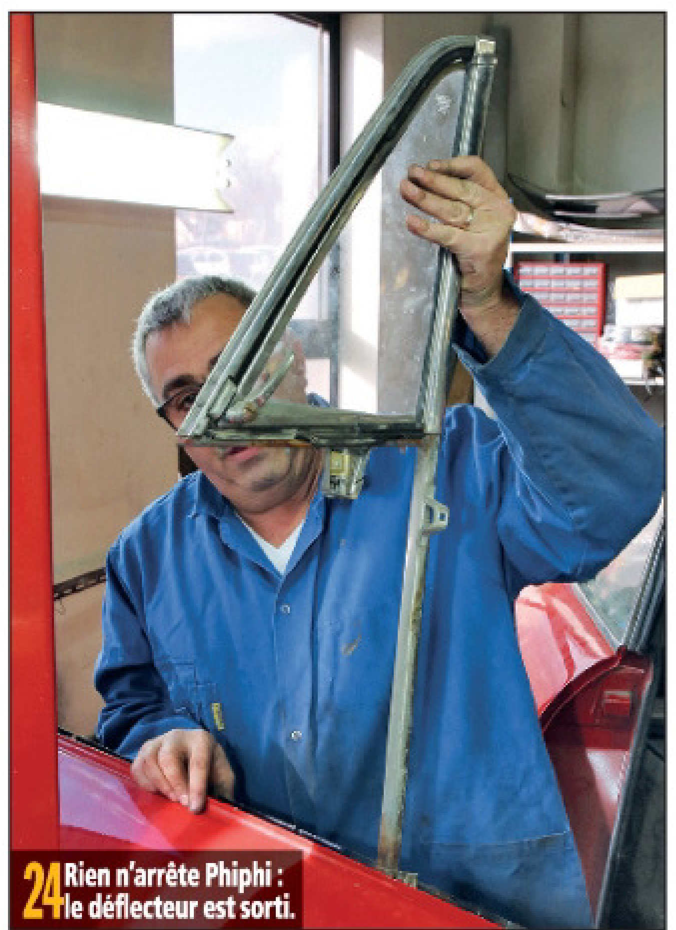
21 A chaque fois, on récupère une vis, une rondelle plate et une éventail.



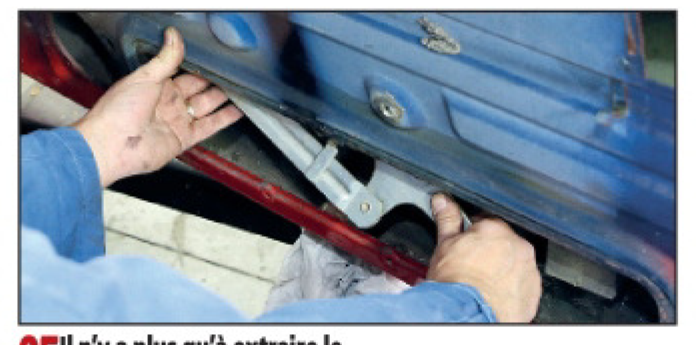
22 L'idée est maintenant de retirer le déflecteur sans s'énerver.



23 Et on vous promet : ce n'est pas évident !



24 Rien n'arrête Phiphi : le déflecteur est sorti.

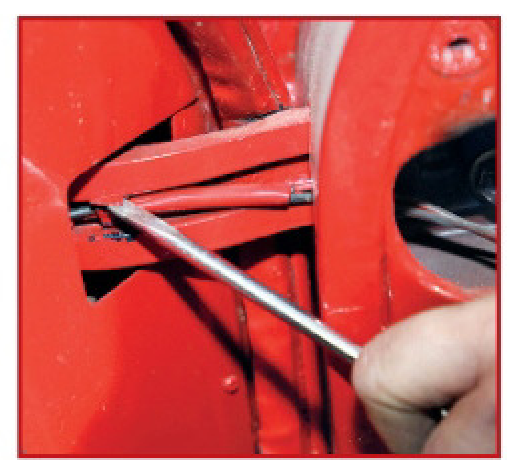


25 Il n'y a plus qu'à extraire le mécanisme de lève-vitre.



26 Voilà l'engin. On comprend pourquoi l'intérieur de la portière devait être totalement vidé avant de l'enlever.

11 DÉMONTAGE DU CONTACTEUR D'ÉCLAIRAGE D'HABITACLE



1 On commence par ouvrir la petite agrafe qui maintient le faisceau.



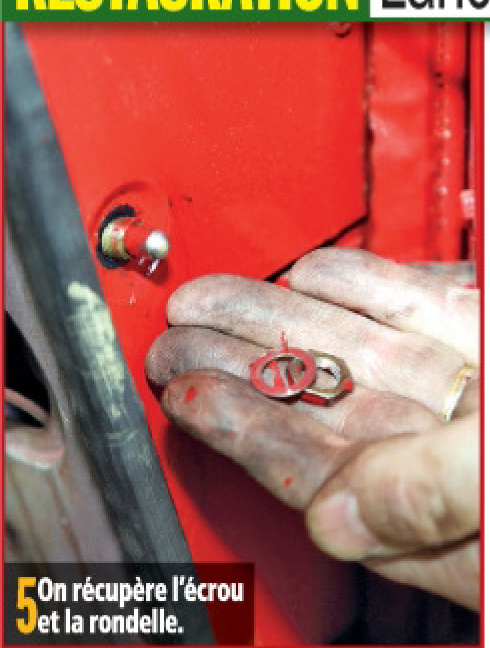
2 On tire les fils qui sont encore dans la portière.



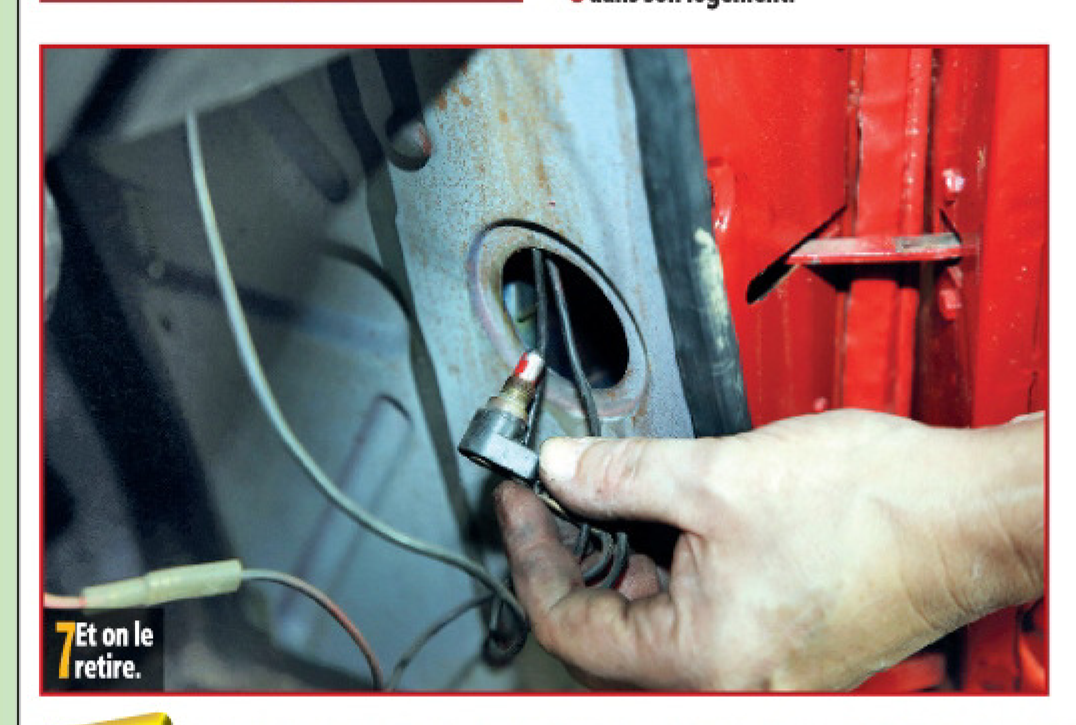
3 Et on les sort.

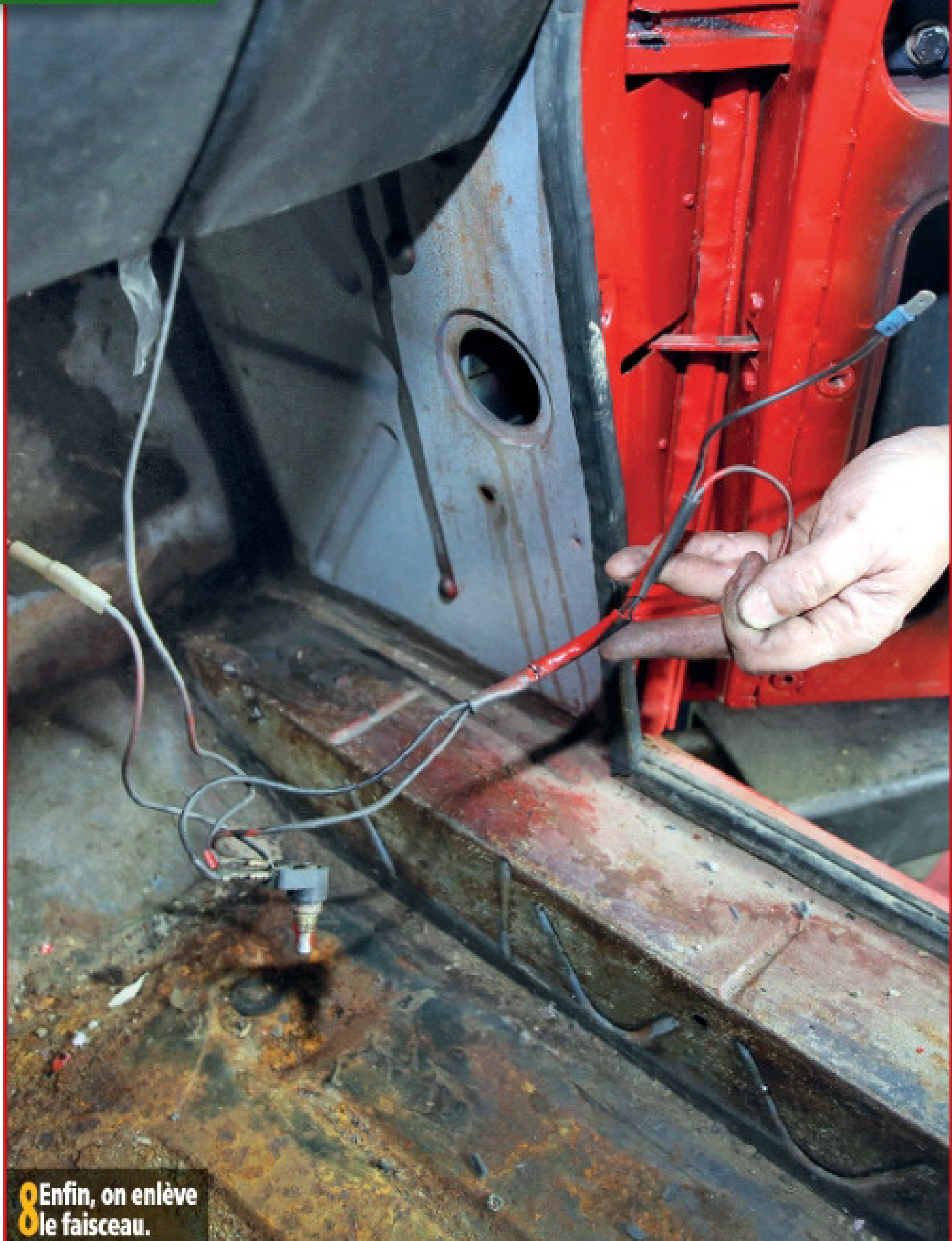


4 Avec une clé à pipe de 14, on démonte le contacteur.


5 On récupère l'écrou et la rondelle.


6 On repousse le contacteur dans son logement.


7 Et on le retire.


8 Enfin, on enlève le faisceau.

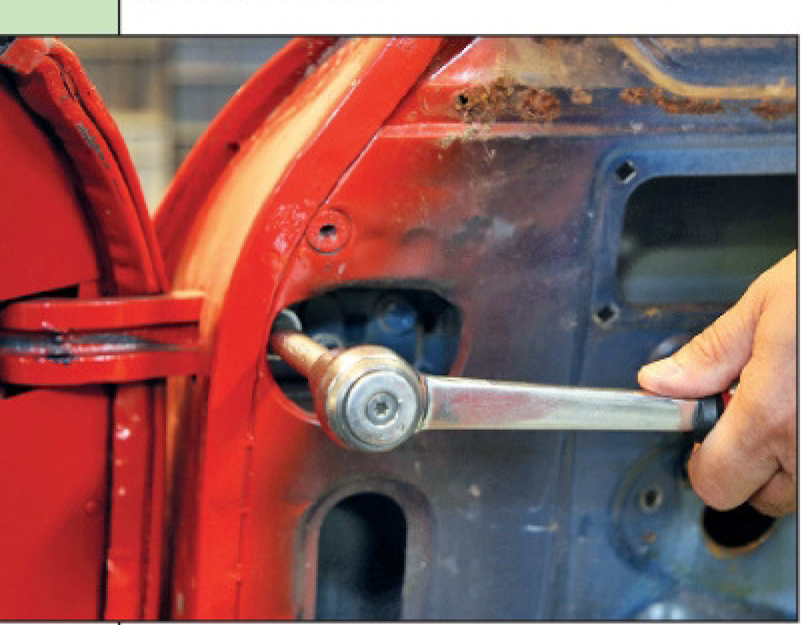

12 DÉMONTAGE DE LA PORTIÈRE


1 On commence par démonter la fixation de l'arrêtoir.


2 On récupère les vis.


3 La butée est assurée par deux bagues, l'une en alu, l'autre en caoutchouc, maintenues par une goupille.

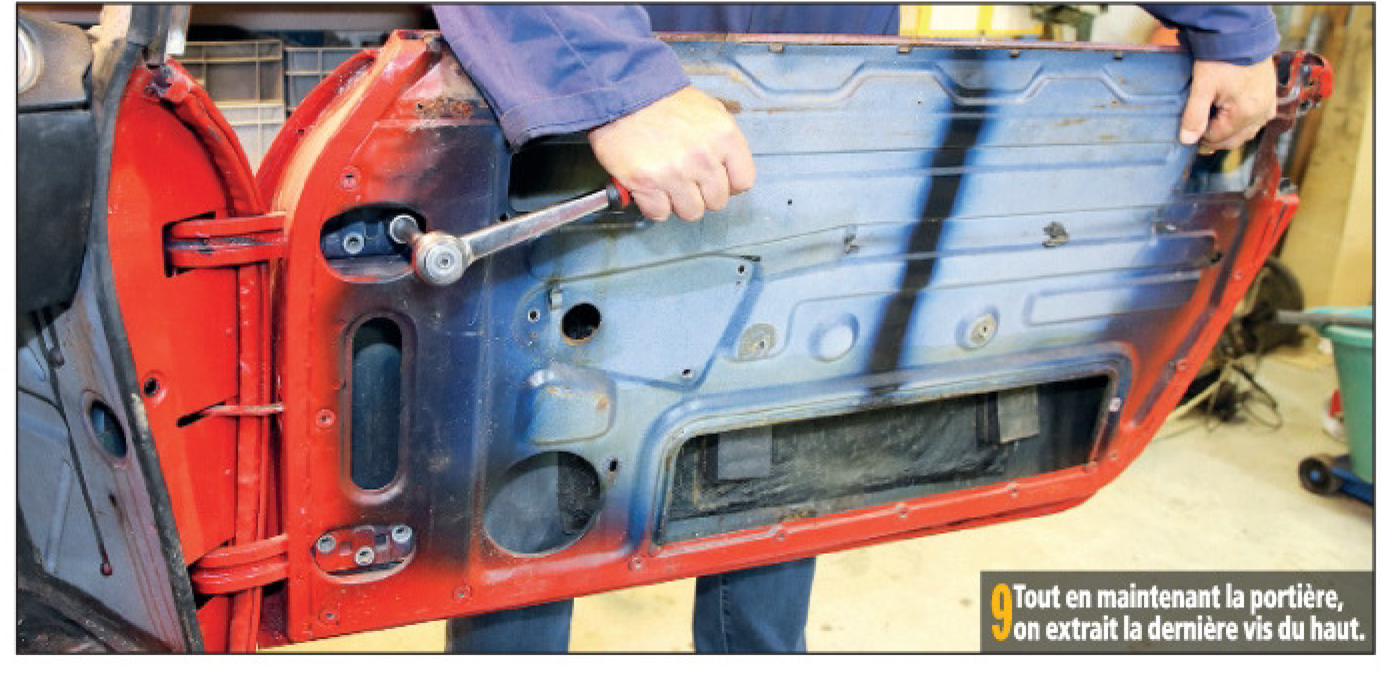

4 Les voilà démontées avec la platine située à l'intérieur de la portière.


5 On dévisse ensuite les fixations de la portière. On commence en haut, mais on ne démonte que deux des trois vis.


6 A chaque fois, on récupère une vis et une rondelle.


7 Ensuite, on passe en bas. Là, on démonte les trois vis.


8 On récupère les vis et rondelles fendues.


9 Tout en maintenant la portière, on extrait la dernière vis du haut.


10 Comme on le voit, la portière ne part pas toute seule. On la tire vers l'extérieur.

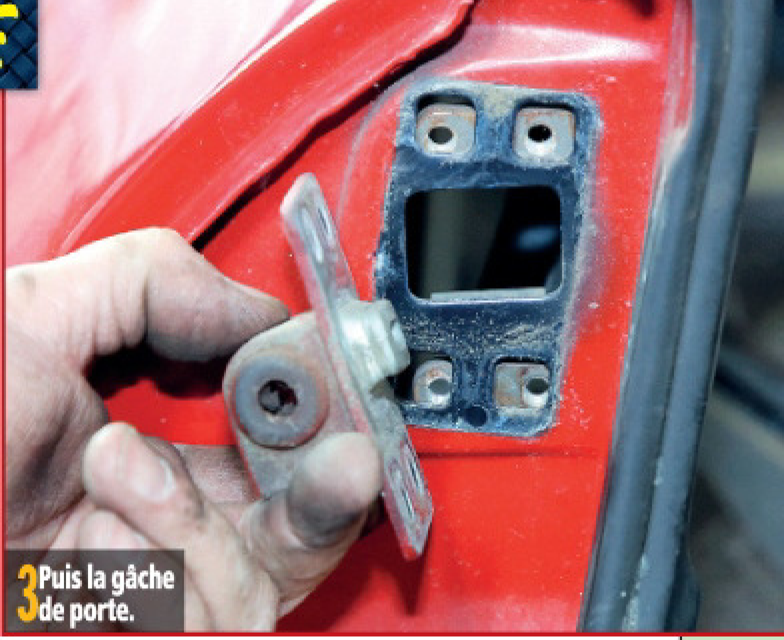

11 Et on la sort. Facile, non ?

13 DÉMONTAGE DE LA GÂCHE DE PORTE

1 Pour ôter la partie de la serrure fixée sur la caisse, il est préférable d'utiliser un tournevis à frapper. En effet, les vis cruciformes qui la maintiennent sont très serrées, et mieux vaut les débloquer d'un coup.

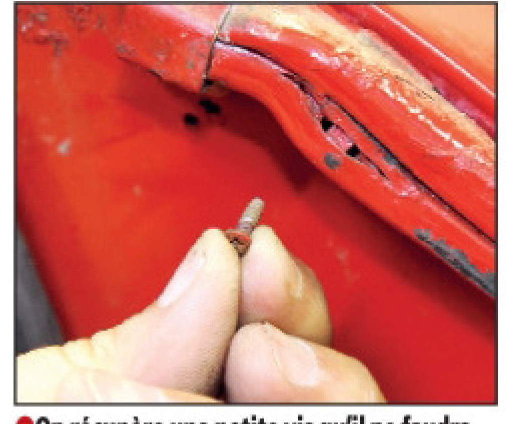



2 On récupère chaque vis.


3 Puis la gâche de porte.

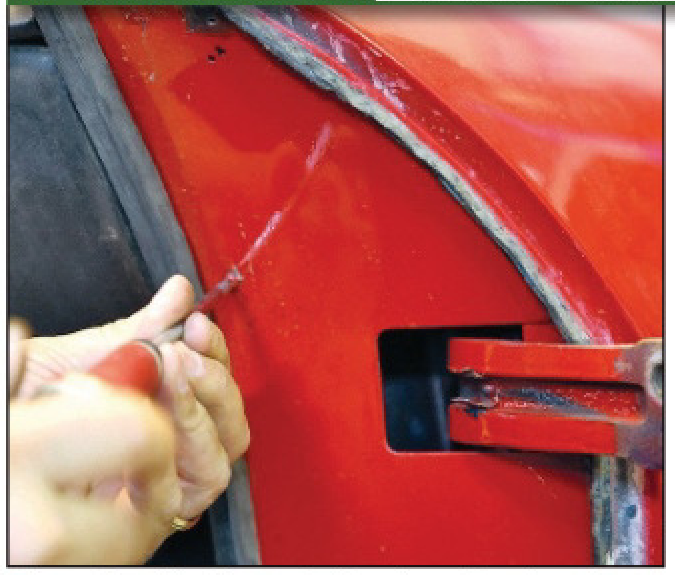
14 DÉMONTAGE DE LA TÔLE DE CONTRE-PORTE


1 Côté caisse, avant de sortir la tôle, il faut enlever le joint d'étanchéité. On commence par en ôter la patte de maintien à l'aide d'un tournevis cruciforme fin.


2 On récupère une petite vis qu'il ne faudra pas perdre. Et vous allez voir que question orfèvrerie, nous n'en sommes qu'au début.


3 On récupère la patte de maintien du joint.


4 On décale le joint qui, on vous le confirme, n'est pas rouge d'origine...



5 On peut ensuite attaquer le démontage de la plaque de contre-porte. Là aussi, le petit cruciforme est de rigueur.



6 On vous promet, il y a encore des vis plus petites sur cette auto...

7 Deuxième vis sous la charnière supérieure.



8 Et troisième tout en bas.

9 On enlève le joint intérieur (qui n'a pas été repeint en rouge).



10 Et on retire la plaque. Attention, celle-ci est assez fine et toute découpée. Il s'agit de ne pas la déformer ou l'écraser au stockage.



15 DÉMONTAGE DES JOINTS DE PORTIÈRES

1 Les joints de portières sont au nombre de deux : le premier en partie basse.

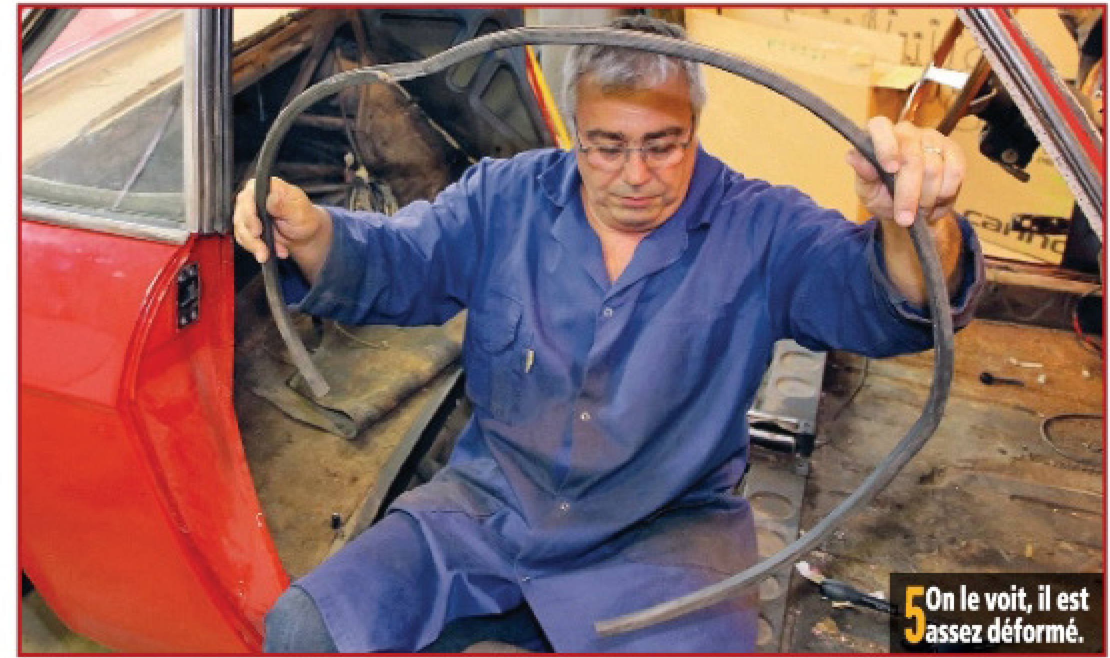


2 Il court du plancher à la serrure.

3 Le second longe la partie haute, du pied du déflecteur...

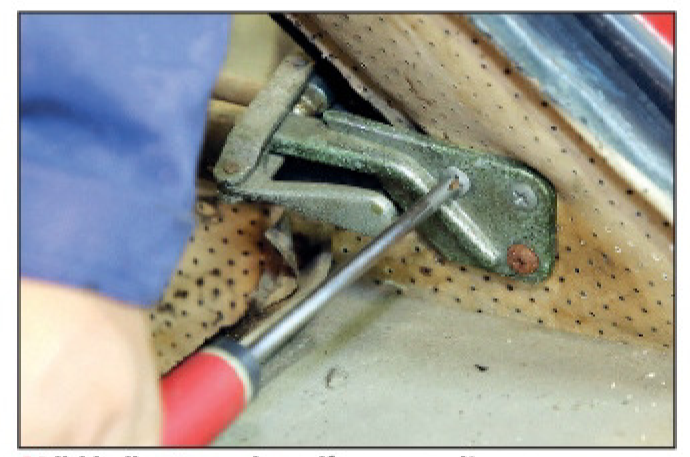


4 ... jusqu'à l'arrière de la custode.



5 On le voit, il est assez déformé.

16 DÉMONTAGE DE LA CUSTODE



1 A l'aide d'un tournevis cruciforme, on enlève les vis de la charnière d'entrebâillement.



2 Contrairement à ce que nous avons là, les vis doivent être identiques.



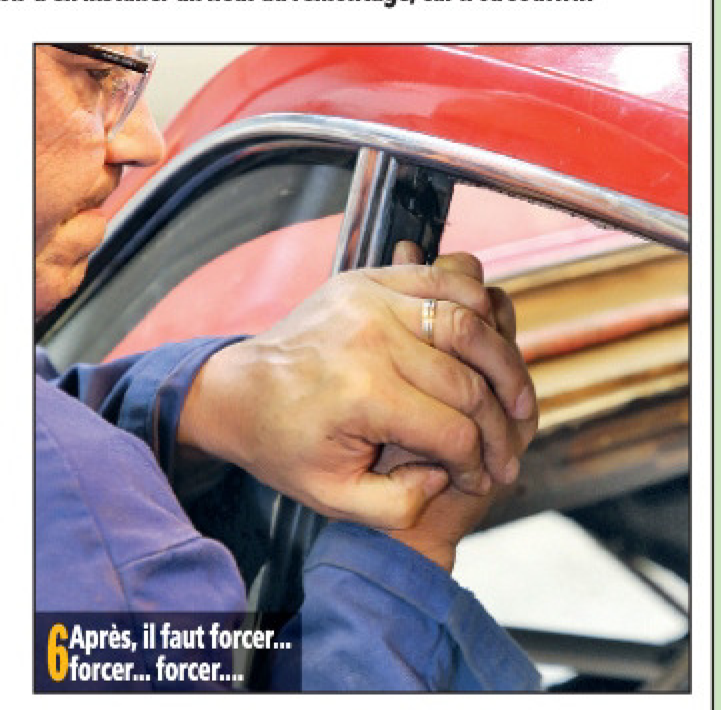
3 Pour avoir accès aux vis de fixation de la custode, il faut enlever le joint vertical sur le montant de pavillon. Autant vous prévenir tout de suite, ce n'est pas une partie de plaisir. Mieux vaut prévoir d'en installer un neuf au remontage, car il va souffrir.



4 On peut toujours s'aider d'un peu de dégrippant. Ça rassure !



5 On vous conseille aussi de l'écarter un peu au tournevis. Délicatement si vous souhaitez le réutiliser.



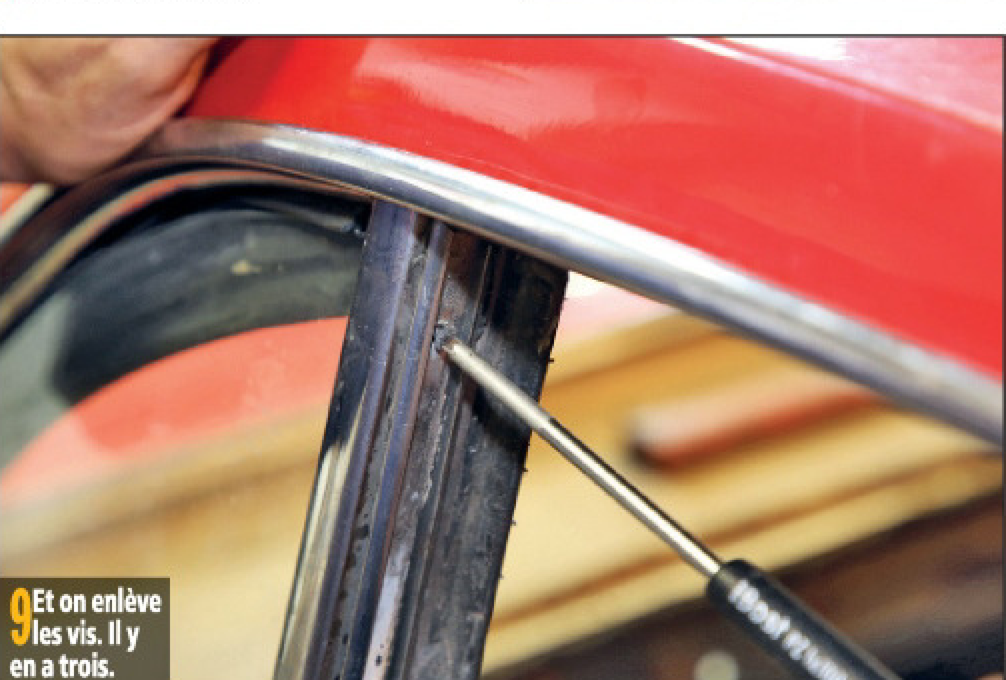
6 Après, il faut forcer… forcer… forcer….



7 Les efforts de Phiphi ont payé : il a bougé. On voit la première vis.



8 On finit de l'extraire de son logement.



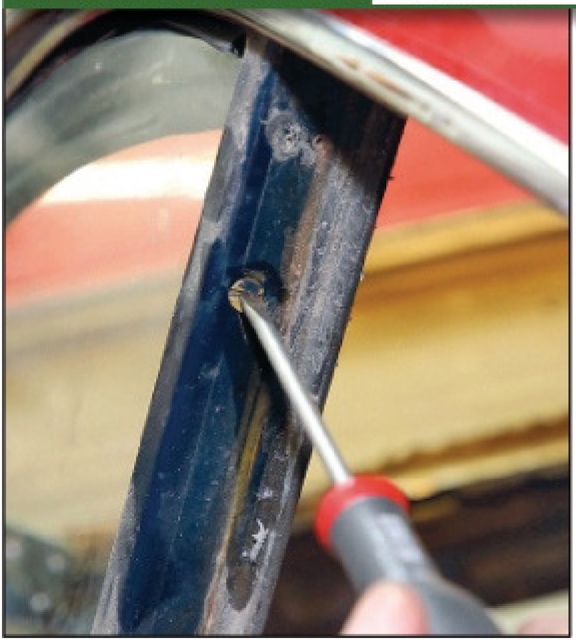
9 Et on enlève les vis. Il y en a trois.



10 On récupère la plaque. C'est l'occasion de s'apercevoir qu'en plus d'être vissée, elle était collée.



11 On retire ensuite la seconde plaque, celle qui donne accès aux vis de la custode.



12 Avec un tournevis plat, on enlève les vis de maintien de la custode.



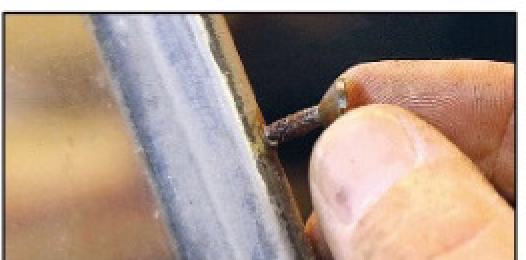
13 Surprise ! Ce sont en fait des petits écrous coniques taraudés. Un conseil : ne les perdez pas !



14 On récupère aussi l'écrou du bas.



15 On enlève la custode.



16 Vu que nous ne sommes pas très joueurs, on remet les écrous sur la custode.



17 On enlève ensuite le joint inférieur de custode.



18 Puis le joint supérieur.

17 DÉMONTAGE DES BAGUETTES ENJOLIVEURS DE PAVILLON



1 La baguette de rive inférieure est tenue par trois vis que l'on découvre en soulevant le joint lèche-vitre.



2 On récupère les petites vis.



3 On enlève la baguette de rive.


4 Et le joint lèche-vitre.


5 On doit enfin démonter la baguette de gouttière. Et là, on comprend pourquoi une Lancia coûtait cher : non contents de l'avoir collée (ce qui aurait été sans doute suffisant), les concepteurs de l'auto l'ont vissée. Premier jeu : trouver toutes les vis, car elles sont minuscules.


6 Une fois ces vis enlevées, on découvre que la baguette de gouttière est montée… derrière une baguette plate. On doit donc d'abord décoller cette dernière.



7 On récupère la partie fixée sur la portière…


8 … puis celle autour de la custode.


9 Et là… oh surprise ! Il y a encore des microvis qui tiennent la baguette de gouttière si, des fois, elle avait eu envie de se sauver…


10 On vous parlait d'orfèvrerie, on y est : cette vis fait environ 2 mm de diamètre. Bon courage si vous la perdez !


11 Une fois toutes les vis ôtées, on écarte la baguette de gouttière avec un tournevis plat. Vous vous en doutez bien, elle est également collée !


14 Voilà, l'ensemble, d'une seule pièce (d'où sa relative fragilité), a fini par sortir. Il ne vous reste plus qu'un côté à faire. Ça va bien se passer !


12 On avance délicatement.


13 On s'aide d'un tournevis plat pour décoller la baguette. Mais on y va avec douceur.

[A suivre]



BONNE ADRESSE

PK500 : ce vendeur néerlandais (mais parlant français) propose un grand nombre de pièces en stock et fait tout son possible pour dénicher celles que vous cherchez et qu'il ne référence pas. Assurément une bonne adresse ! **Infos et catalogue sur www.pk500.fr**

La boîte de notre mécanique de Fiatou retrouve peu à peu son intégrité. Après avoir réinstallé arbres et pignons, nous continuons avec la préparation, puis le remontage du carter d'embrayage et du différentiel. Pas de difficultés particulières, si ce n'est la remise en place des couvercles d'arbre de différentiel qui peut demander un peu de "doigté".

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES [4]

16 PRÉPARATION DU CARTER D'EMBRAYAGE



1 On voit nettement que les zones de contact avec les couvercles d'arbre de différentiel sont marquées.

2 Ici, le carter a carrément pris un coup. Au démontage ?





3 Il va donc falloir préparer le plan de joint, mais pour cela, on doit enlever les goujons avec un extracteur.



4 Là, rien de plus facile : on met l'extracteur sur un cliquet, on enfile ce dernier sur le goujon et… on tourne.



5 De la rigolade, on vous dit !



6 On procède à l'identique pour les autres goujons.



7 On vérifie le plan de joint à l'aide d'un réglet de qualité.



8 Avec un tampon abrasif, on nettoie soigneusement le plan de joint.



9 On voit immédiatement la différence.



10 On procède de la sorte de chaque côté, sans oublier la feuillure.



11 Avouez que c'est mieux, non ?



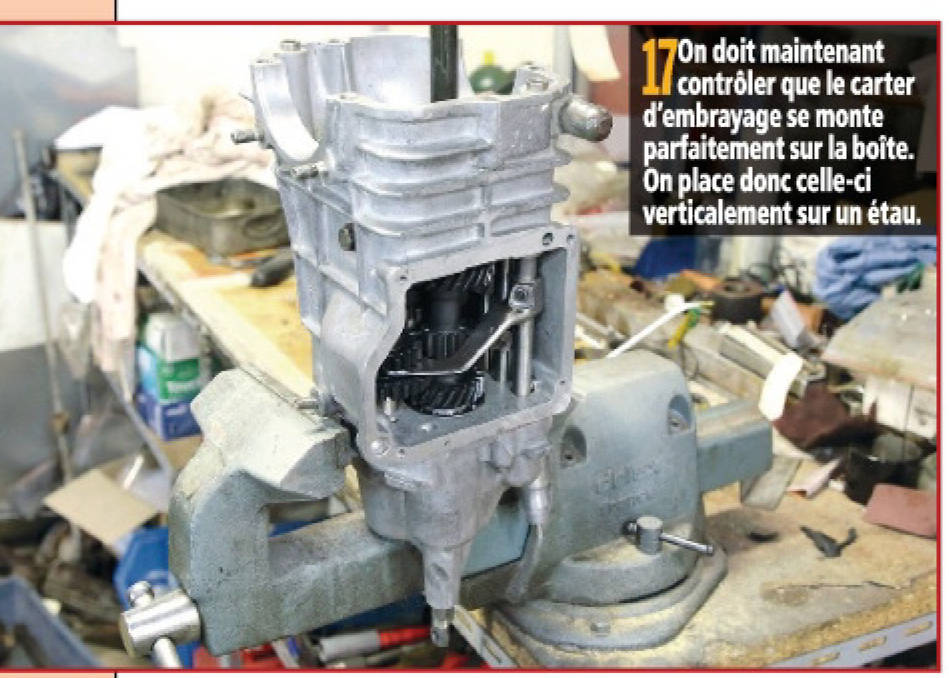
12 Un petit coup de nettoyant freins sur un chiffon propre…


13 Et on dégraisse.


14 Il ne reste plus qu'à remettre les goujons en place.


15 L'extracteur est malin : il fonctionne dans les deux sens. On visse donc les goujons.


16 On s'arrête à la limite de la partie filetée.


17 On doit maintenant contrôler que le carter d'embrayage se monte parfaitement sur la boîte. On place donc celle-ci verticalement sur un étau.


18 On positionne le carter d'embrayage "à blanc" pour s'assurer de l'absence d'écart sur chaque demi-portée.


19 Avec le doigt, on vérifie que la portée est impeccable. Ici, c'est le cas : pas d'écart ou de ressaut. On peut retirer le carter d'embrayage.

17 REMONTAGE DU DIFFÉRENTIEL


1 On commence par huiler généreusement l'arbre primaire qui sort de la boîte de vitesses.

2 On fait de même sur les portées des couvercles d'arbre de différentiel, côté boîte.




3 On étale bien.


4 Même opération côté carter d'embrayage.


5 On présente le différentiel au-dessus de la boîte.


6 On le met en place délicatement.


7 Voilà, il est installé.


8 Si vous avez peur de vous être trompé de sens, pas de risque : le carter possède une empreinte pour laisser passer la couronne.

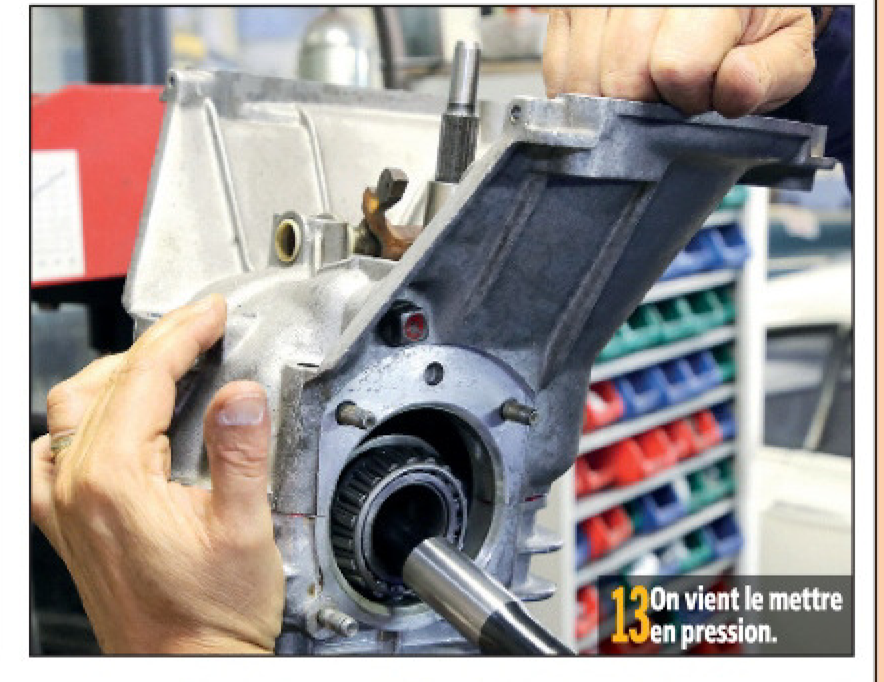

9 On dépose un filet de pâte de montage sur le plan de joint du carter d'embrayage.

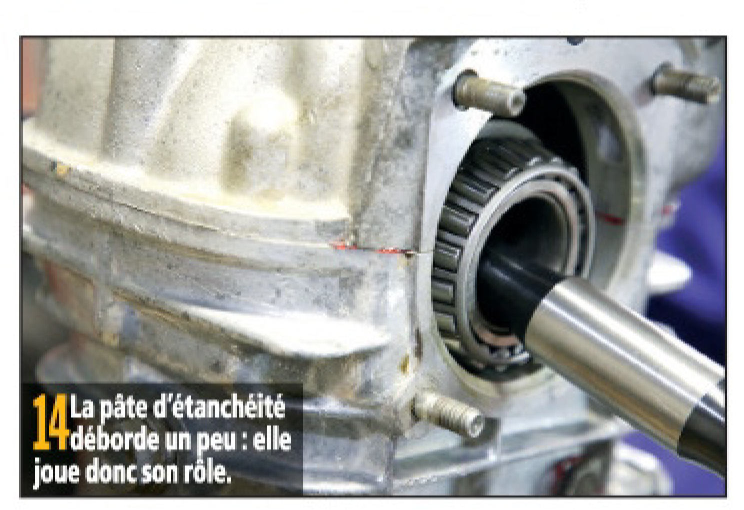

10 C'est une sécurité, car notre plan de joint n'est pas parfait.


11 On présente la carter d'embrayage sur la boîte. Notez que sur le plan de joint de cette dernière, nous avons juste déposé de la pâte de montage autour des vis de fixation et des guides de centrage.


12 On descend le carter avec précaution.




13 On vient le mettre en pression.


14 La pâte d'étanchéité déborde un peu : elle joue donc son rôle.

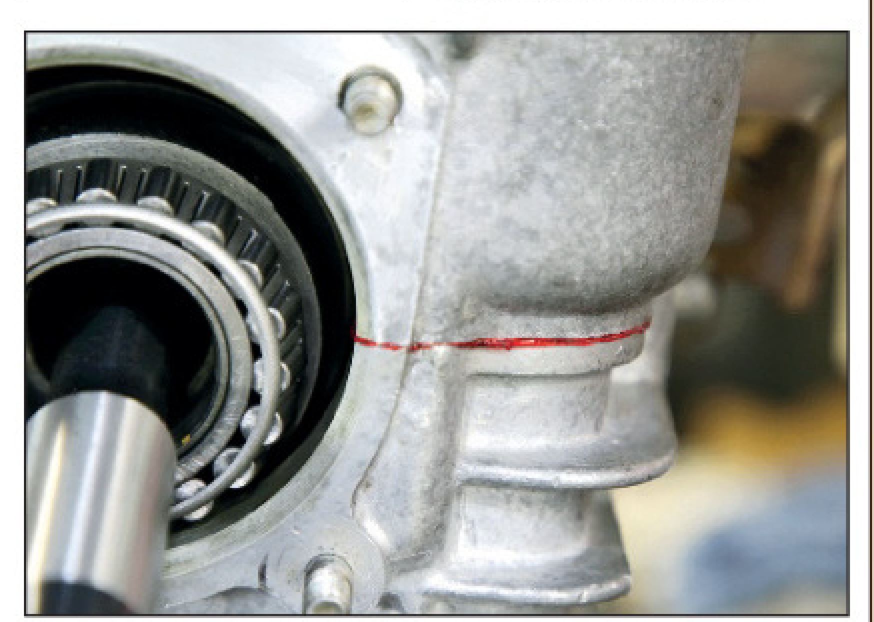

15 On met en place les deux premières vis, avec leurs rondelles, qui se trouvent dans l'axe du carter.


16 On les approche.


17 On dispose les quatre autres vis aux quatre coins du carter.


18 On les approche en quinconce.


19 Puis on les serre.


20 On voit très bien que le filet de pâte de montage est constant, preuve que l'étanchéité est bonne.

18 REMONTAGE DES COUVERCLES D'ARBRE DE DIFFÉRENTIEL



1 En premier lieu, il faut sortir la cage extérieure du roulement conique d'arbre de différentiel. Avec un chasse (ou un gros tournevis plat si on ne le conserve pas), on ne rencontre aucune difficulté.





2 Ça sort tout seul.

3 Ensuite, on enlève le joint torique à l'aide d'un petit tournevis plat.

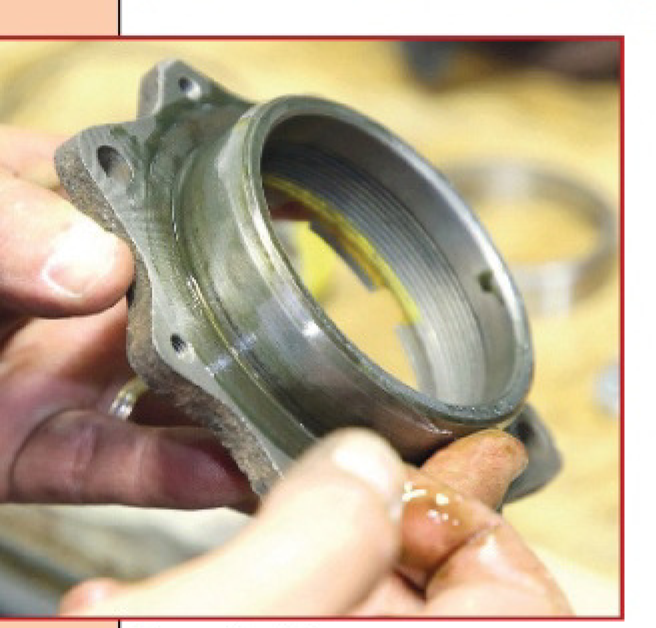
4 Là aussi, on en remettra un neuf.



5 Après l'avoir soigneusement dégraissée, on nettoie la portée avec un tampon abrasif.



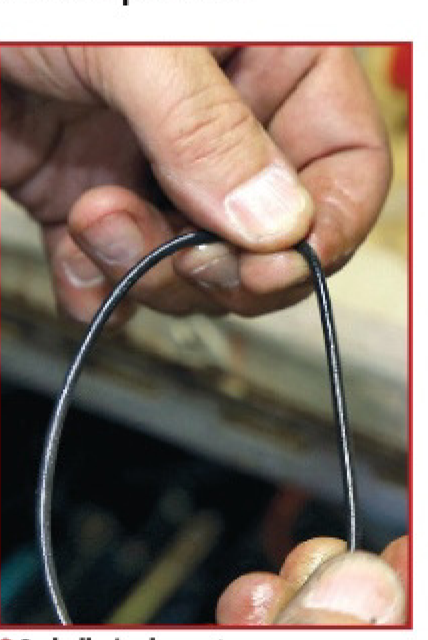
6 On dépose une goutte d'huile...

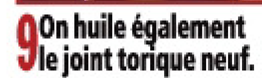


7 ... que l'on étale consciencieusement.



8 Y compris à l'intérieur.





9 On huile également le joint torique neuf.

10 On le met en place.



11 Il est bien au fond. Aucun risque de l'endommager au montage.



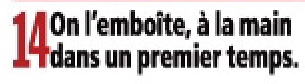
12 On huile la cage extérieure du roulement conique d'arbre de différentiel (qui est neuf).



13 On présente la cage de roulement dans le couvercle. Attention, elle a un sens !







14 On l'emboîte, à la main dans un premier temps.


15 Puis avec un chasse.


16 On vérifie qu'il est bien aligné avec le bord du couvercle.


17 On enfile le couvercle sur l'arbre de différentiel.


18 On le présente sur le carter.

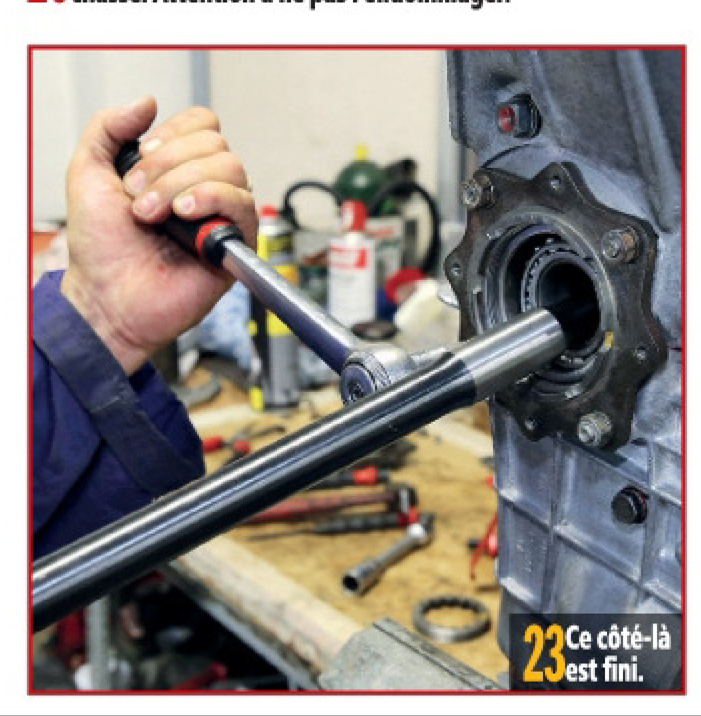

19 Il va désormais falloir le faire rentrer. On commence gentiment avec un maillet.



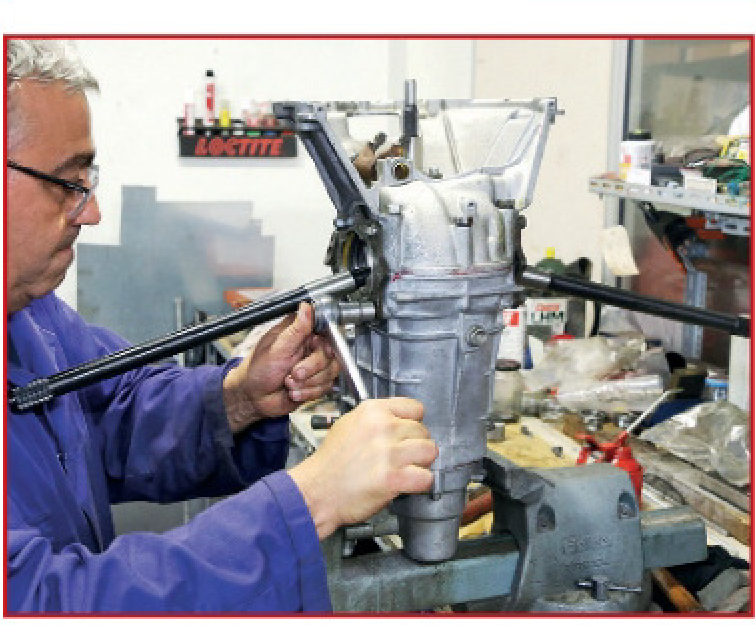
20 Vu qu'il se défend, on passe au marteau et au chasse. Attention à ne pas l'endommager.


21 Une fois le couvercle rentré dans le carter, on met les écrous et rondelles en place.


22 Après les avoir approchés, on les serre en croix.


23 Ce côté-là est fini.


24 On retourne la boîte sur l'étau pour être plus à l'aise, et on présente le second couvercle.



25 Même méthode. Il rentre aussi sans trop résister. On le serre, et c'est fini.

[A suivre]

SAUVETAGE DES PORTIÈRES

La reconstruction des ouvrants constitue la dernière étape de tôlerie avant la finition et la mise en peinture de la Sprite. Après la restauration du capot moteur, voici donc la suite et la fin de la réfection des portes.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Patrick Fabulet**

La chance, lorsque l'on possède une anglaise, c'est que tout ou presque est refabriqué. Olivier, le propriétaire de la Sprite, aurait donc pu téléphoner chez Limora pour commander une paire de portières neuves à 392 euros pièce TTC, ce qui reste très raisonnable si l'on tient compte du temps qu'il faut passer et de l'argent que l'on doit dépenser pour refaire un élément pourri. Mais Patrick, tôlier expérimenté et professeur de carrosserie, ne peut pas se résoudre à changer un élément s'il est sauvable. « Plus c'est rouillé et plus j'adore », confesse-t-il en esquissant un sourire amusé. Lorsque l'on sait que nos deux compères se connaissent depuis plus de 30 ans et que leur solide amitié justifie qu'ils se rendent mutuellement les plus grands services, il n'est pas étonnant que Patrick ait insisté pour refaire ces portières qui, selon lui, n'étaient « pas si malades que cela ». De retour de ses vacances d'été, il a rangé sa serviette de plage pour dérouiller la disqueuse, dégourdir la plieuse et remplir les bouteilles du chalumeau. La rentrée des classes, ça se passe aussi à l'atelier. Et pas seulement celui de *Gazoline*… ■



Cela permet de remettre la caisse bien en ligne et de s'assurer que les portières sont correctement alignées après le remontage.

ON FERME LES PORTES



Avant de dessouder les bas de caisse, Patrick avait posé les portes pour ajustage et relevé les cotes précises.

Suite au sablage, on constate l'étendue des dégâts. C'est assez pitoyable, à l'image de l'ensemble des soubassements de la petite anglaise.

La fabrication du morceau de panneau extérieur nécessite tout d'abord de prendre des cotes. « Je voulais que la hauteur soit respectée des deux côtés au moment où je borde mon panneau », explique Patrick. Lorsqu'il mesure 300 mm, il ne compte pas le bordage.



La partie inférieure du panneau de porte est reproduite à son tour. Les trois côtés sont déjà pliés à 90°.

Ensuite, une fois tous les repères pris, il va découper le long du scotch.

Patrick commence par déborder le panneau sans le couper de façon à pouvoir caler le caisson neuf au fond.

Découpe du bas et positionnement du caisson neuf avant la suppression du panneau extérieur. En procédant de la sorte, Patrick est certain d'être « bon en bas », comme il dit.

Le caisson peut désormais être pointé depuis l'extérieur.





Le moment est venu de découper la partie malade du panneau de porte en utilisant un disque de 1 mm afin de laisser la marge nécessaire pour la dilatation de la soudure.

ON FERME LES PORTES (suite)



Si le pointage a été fait de l'extérieur, le cordon de soudure est réalisé depuis l'intérieur, ce qui permettra de n'avoir à meuler que la pénétration des points de chaînette.

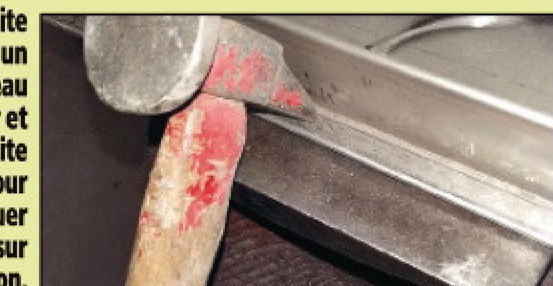


Patrick applique maintenant une bonne couche d'antirouille afin de protéger durablement cet endroit très exposé à la corrosion.

Pour procéder au bordage du panneau extérieur sur le caisson, Patrick utilise un tas épinçoir et une batte demi-ronde dans la longueur.



Il finit ensuite le bord avec un petit marteau à planer et une petite panne pour bien plaquer le panneau sur le caisson.

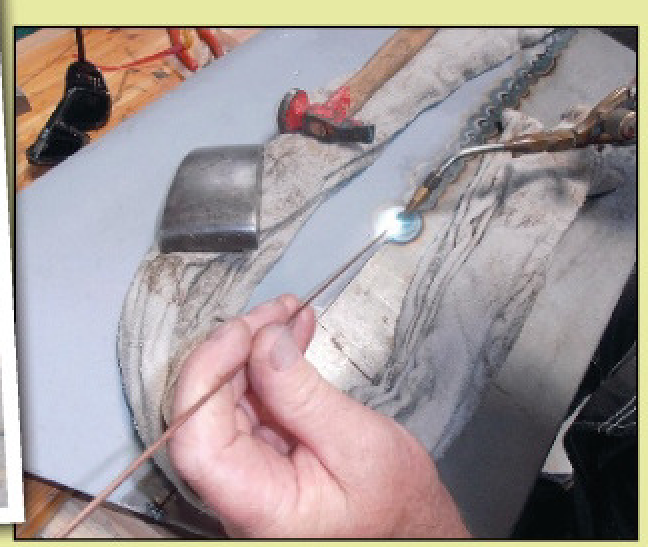




Voici le panneau bordé.



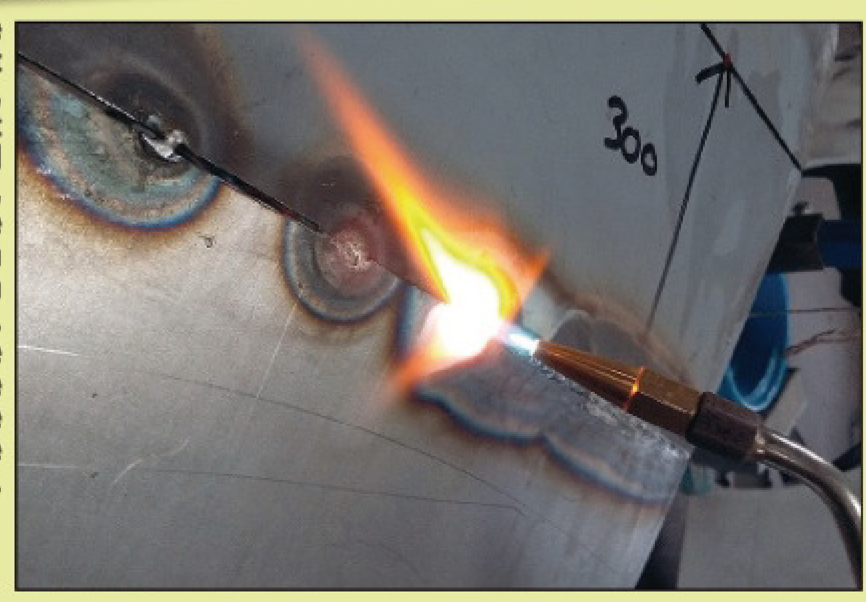
On maintient le panneau avec des pinces pour l'ajustage définitif avant soudure.

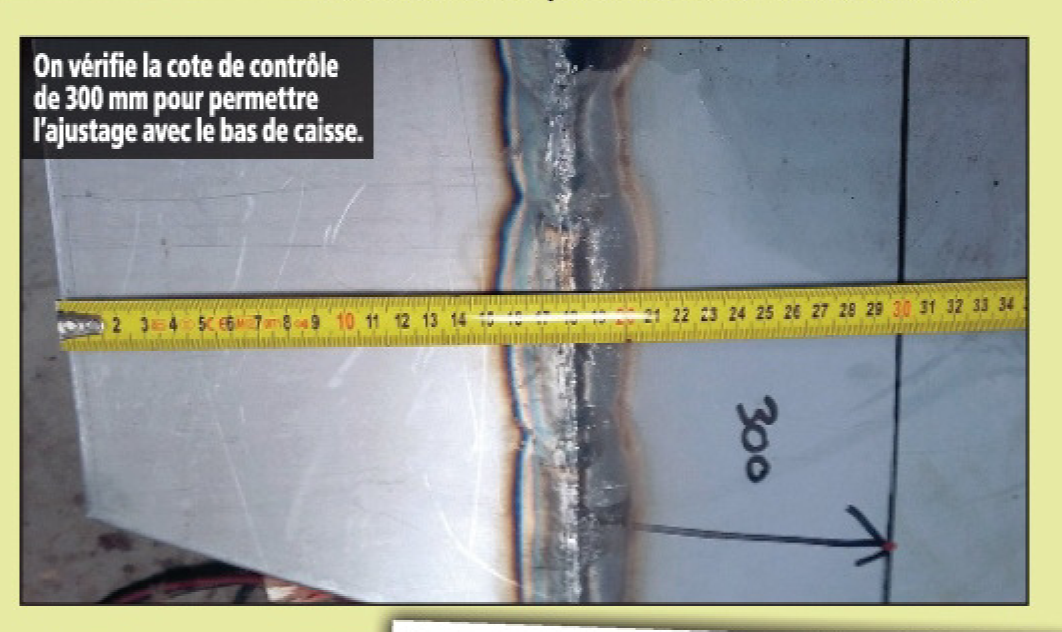




Soudure du panneau extérieur au point de chaînette. La serviette humide refroidit un peu la tôle afin de limiter la déformation.

Le cordon de soudure est fait à la volée, pratiquement sans métal d'apport, afin de minimiser la déformation de la tôle. Patrick utilise toutefois une baguette pour le pointage.





On vérifie la cote de contrôle de 300 mm pour permettre l'ajustage avec le bas de caisse.





Les deux portières sont désormais achevées. Un dernier ajustage permet de fignoler l'affleurement et la régularité des "jours".



Côté pile, on aperçoit également les nombreuses chauffes de retrait qui ont été nécessaires pour redresser le panneau. Malgré les précautions prises par Patrick, la soudure fait énormément travailler la tôle.

ÇA SENT LA FIN

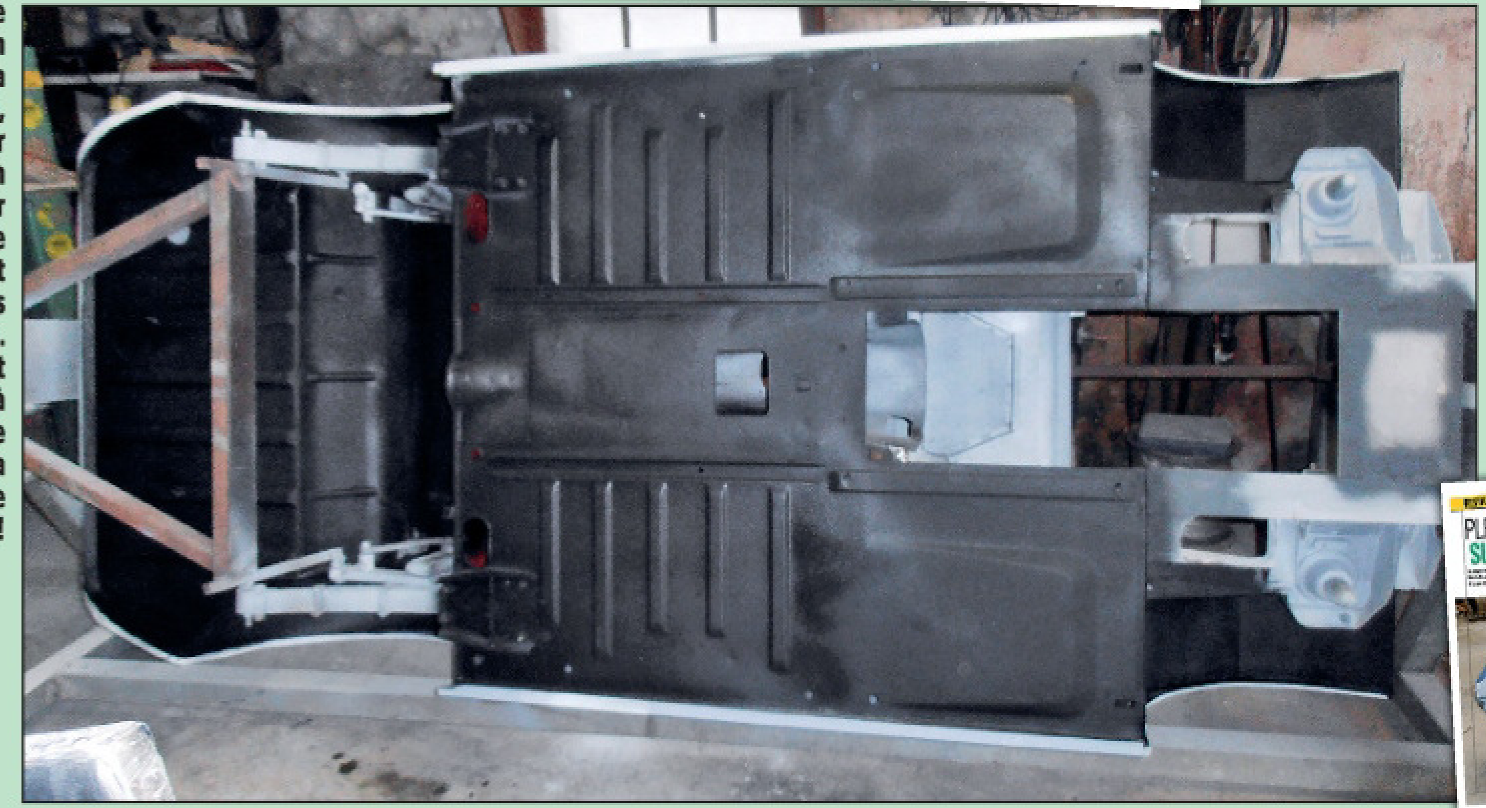

Sitôt terminées, les portières sont apprêtées.


Enfin, un guide de ponçage noir est appliqué à la bombe.


La même opération est réalisée sur la caisse et le capot. La carrosserie est prête pour les deux opérations finales : le ponçage et la peinture.



Patrick prend les devants. Il commande d'ores et déjà la laque "Old English White" à Renaud, le préparateur des produits. Il s'agit d'un très bon professionnel dont nous aurons l'occasion de reparler lors de l'étape finale.


Avant de refermer son garage à la nuit tombée, notre ami tôlier prend soin d'appliquer une couche d'insonorisant sur les soubassements. Ce qui est fait n'est plus à faire, comme on dit. A la prochaine Patrick !

LIRE AUSSI

• **Episode 1 :** Allégée par la nature [*Gazoline* 248].
• **Episode 2 :** Les copains d'abord [*Gazoline* 250].
• **Episode 3 :** Chirurgie réparatrice [*Gazoline* 252].
• **Episode 4 :** Avant, apprêt [*Gazoline* 255].
• **Episode 5 :** Pleins phares sur le capot [*Gazoline* 258].



[A suivre]

LE MARIN ET LA FRÉGATE

De Saigon à la campagne vendéenne, le parcours de cette "fille de Billancourt" n'est pas banal. Durant 62 ans, elle n'aura eu qu'un seul et même propriétaire, qui l'avait ramené du Vietnam alors qu'il était mécanicien de marine. Après tout, quoi de plus normal que de tomber amoureux d'une Frégate Amiral lorsqu'on est marin ? A travers le récit de sa renaissance, c'est une bien belle histoire de famille qui nous est contée.

Texte et photos **Loïk Huitrié**

En 1955, un père de famille de 34 ans, mécanicien de la marine marchande, souhaite acquérir une Jaguar. Après une étude de prix, sa décision est prise : il achètera sa limousine à Saigon, au Vietnam, l'une de ces escales. Mais une fois débarqué sur place, pas de Jaguar disponible ! Fort heureusement, sa déception est de courte durée. En effet, un commercial de chez Renault a su lui vanter les qualités d'un modèle phare de la marque : la nouvelle Frégate Amiral. Deux litres de cylindrée, six vraies places, un freinage exceptionnel, un équipement digne des meilleurs et une ligne de limousine haut de gamme. Il n'en faut pas plus pour que notre homme se laisse séduire.

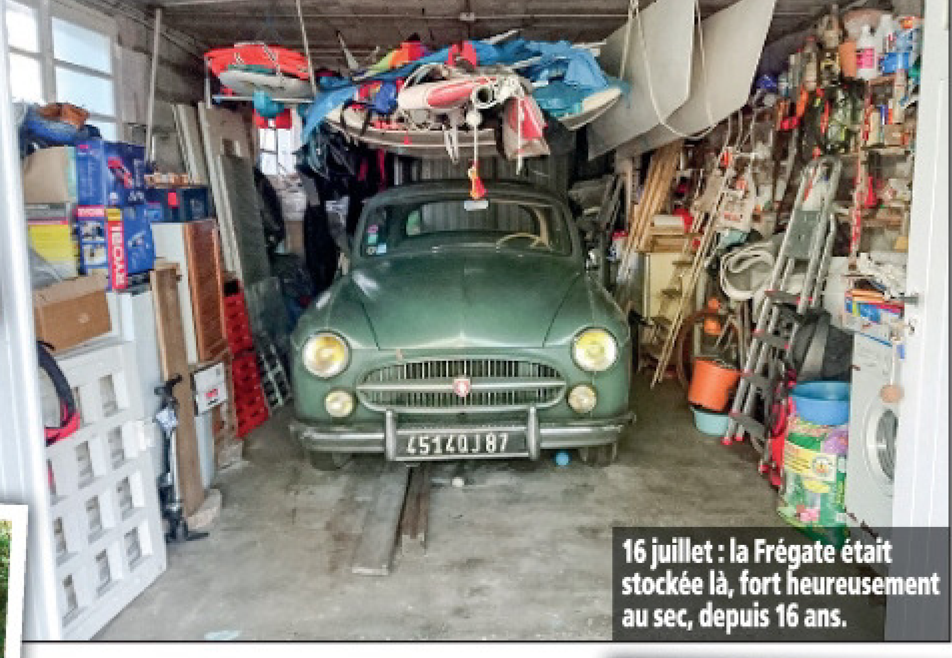
L'achat effectué, la voiture est chargée sur le bateau où officie l'heureux propriétaire, et ramenée en France. Le marin bénéficiant d'un coût du transport modique, l'opération est très intéressante. Arrivée à destination, la belle auto devient vite la complice de toute la famille : bichonnée par le père, acceptée par la mère, adoptée par les enfants. Beaucoup de bons moments sont immortalisés aux côtés de la Frégate : les vacances, les sorties, les pique-niques, les visites de sites ou au sein de la famille, quelle fierté, quelles joies et quels souvenirs sont rattachés à cette amie de tous !

Le marin est fidèle et, durant 62 ans, sa Frégate n'aura qu'un seul propriétaire, l'unique changement de carte grise ayant été justifié par un déménagement. Mais la vie passe et un jour arrive où le chef de famille vieillissant n'a plus la possibilité de l'entretenir, ni même de la conduire. Du coup, la belle Renault se retrouve au garage. Elle va y rester... seize ans ! Lorsque les enfants, aidés par leurs conjoints, se décident à





La dernière vignette a même été conservée avec les papiers de l'auto.

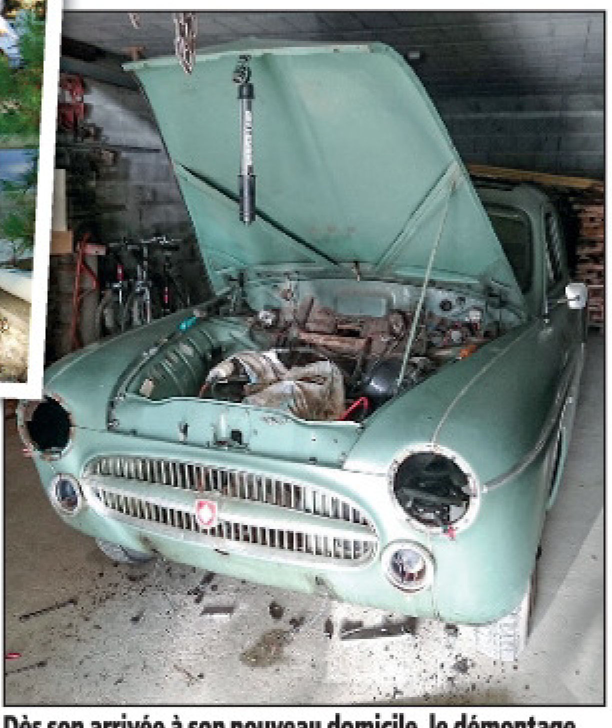


16 juillet : la Frégate était stockée là, fort heureusement au sec, depuis 16 ans.



Incroyable : 62 ans après, le compteur comporte encore les indications de régime maximal peintes sur le cadran et qu'un simple nettoyage aurait effacé.

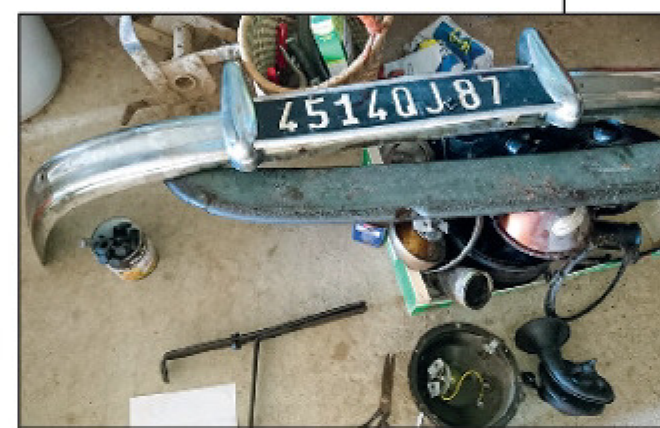

Le premier jour du reste de sa vie. La Frégate est prête à partir vers un nouveau destin, sous le regard sans doute ému du petit-fils de son propriétaire.


Dès son arrivée à son nouveau domicile, le démontage commence. Il y a du travail, mais la base est saine.


La face avant est déposée. Ce sera bien plus pratique pour démonter les accessoires et sortir le moteur.


Petit à petit, les caisses se remplissent… de pièces.


A cause d'un trou dans la culasse, le liquide de refroidissement s'est répandu dans le cylindre, bloquant le moteur.



Les chromes vont nécessiter pas mal d'huile de coude, mais globalement, ils sont encore en bon état.


La tubulure d'échappement est propre.


Le cylindre a vraiment une sale tête. Il y aura du travail.


Une fois la culasse ôtée, ce n'est pas beaucoup plus réjouissant. Tous les éléments mobiles, vilebrequin mis à part, seront changés.


Fin juillet, les travaux de rénovation des chromes commencent. Dans la série avant-après, les cerclages de clignotants AV sont assez représentatifs.

On vous laisse apprécier les recommandations d'époque.

RENAULT FREGATE 1955

UN AN D'ABONNEMENT A GAZOLINE *POUR LOIK*

Faites comme Loïk. Envoyez-nous vos plus belles photos d'aventures en anciennes ou de restauration de votre auto, accompagnées d'un texte retraçant votre propre épopée, et vous pourrez vous aussi gagner un abonnement d'un an à *Gazoline*.



Les pare-chocs aussi retrouvent leur lustre d'antan.



Mi-décembre. Le compartiment moteur s'est refait une beauté...



21 décembre : le moteur est terminé. Avouez qu'il a une autre allure !

23 décembre : le père Noël a deux jours d'avance, la mécanique récupère sa place.



26 décembre : tout est rebranché.



Janvier : on attaque la carrosserie. Les travaux sur ce poste sont assez limités.

Avril : le ciel de toit d'origine est à refaire. Ce sera au sellier de jouer. Mieux vaut laisser faire les pros.



Juin : les préparatifs pour la carrosserie touchent à leur fin.



6 juin : l'auto est prête pour la peinture.

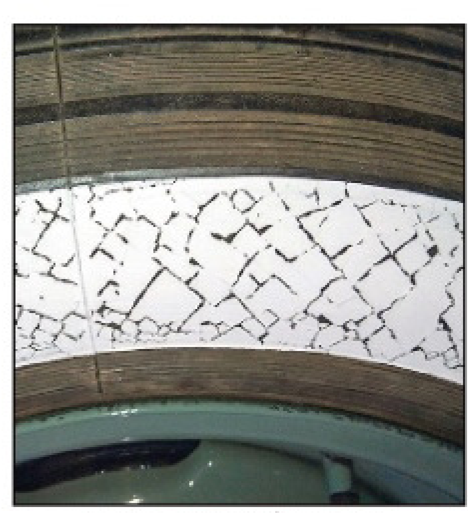


Quand elle reviendra, elle aura retrouvé tout son éclat.

Emouvant : sous la plaque de police arrière, on retrouve l'immatriculation en transit temporaire d'époque. On n'y touchera pas !

Octobre : la Frégate est terminée. Il ne manque que les enjoliveurs, encore au débosselage. Une nouvelle vie s'offre à elle.

redonner vie à cette légende, son moteur est bloqué. Les travaux vont donc être bien plus conséquents que prévu et par manque de place, de temps, de matériel et peut-être de connaissances, ils abdiquent. A 95 ans, leur père commence à donner des signes d'absence : il n'a plus de souvenirs de certains moments de sa vie. La mort dans l'âme, ses enfants doivent se résigner à se séparer de cette vieille compagne pour éviter son total dépérissement. Ils déposent donc un billet contenant les mots "Frégate à vendre", suivi d'un numéro de téléphone, sur le tableau des petites annonces du musée de l'automobile de Talmont-Saint-Hilaire (qui n'a pas voulu acheter ce bel exemplaire de l'industrie automobile française).


Les vrais pneus à flanc blanc étant très chers, un essai est effectué avec une peinture soi-disant spéciale : le résultat se passe de commentaire.

En visitant pour la première fois ce musée avec mon amie, mon regard a été accroché par cette annonce en particulier. A l'époque, je cherchais plutôt une Alfa Romeo coupé ou cabriolet de 1958, mon année de naissance ou, à la limite, une Porsche 911 de cette décennie. Mais dans un cas comme dans l'autre, les prix sont devenus exorbitants. Et sans doute y a-t-il des rencontres qu'on ne peut pas éviter. Cela s'est produit avec cette voiture.

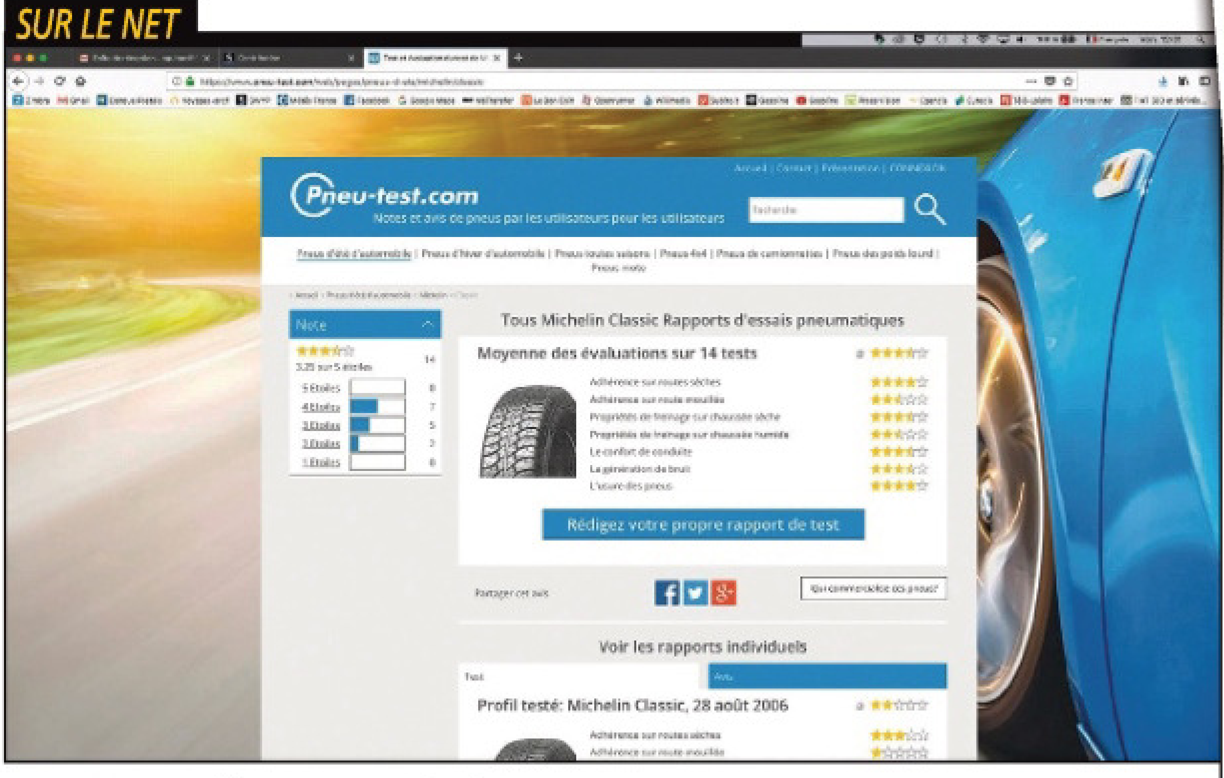
Sans doute y a-t-il des rencontres qu'on ne peut pas éviter

J'ai donc acquis cette Renault Frégate de 62 ans première main presque "par défaut" moi aussi ! Curieux signe du destin pour cette auto qui n'aura donc finalement jamais été choisie immédiatement "pour elle". J'ai mis deux ans à la restaurer. Heureusement, la carrosserie était très saine. Seuls les chromes étaient tous "vernis". J'ai frotté à la laine d'acier 00000. A l'intérieur, l'habitacle s'est révélé être également en très bon état. Seul le ciel de toit était abîmé. L'occasion d'adresser un grand merci à cette famille d'avoir été très respectueuse. Imaginez : les sièges d'origine n'avaient pas le moindre accroc !

Mes efforts ont donc essentiellement porté sur le moteur. Et là, il y avait du travail... J'ai remplacé toutes les pièces en mouvement, sauf le vilebrequin. J'ai aussi changé la culasse (merci à Alain qui m'en a fournie une d'occasion en bon état), car vous aurez remarqué que celle d'origine était percée. Les sièges de soupapes ont été refaits dans le but d'utiliser de l'essence sans plomb. Cette voiture était "grasse" au-delà de toute mesure. Je ressortais de dessous noir des pieds à la tête. Mais cela aura eu un avantage puisqu'aucun écrou, aucun boulon n'a cassé: la rouille n'a pas pu faire son œuvre. J'ai quand même fait appel à trois professionnels pour m'aider: un carrossier pour la peinture (Damien du Garage du Coteau à Rosnay), un mécanicien pour les réglages carburation et allumage (Alexandre du garage toutes marques de Saint-Vincent-sur-Graon) et un sellier pour le ciel de toit (Sellerie des Tèves à La Bretonnière). Le démarreur, la dynamo, le moteur d'essuie-glaces ont été reconditionnés par les établissements Rondeau à La Roche-sur-Yon.

Au final, j'ai été récompensé : je conduis une "voiture à voyager dans le temps" sur le passage de laquelle beaucoup de regards se tournent. Je souhaite à tous ceux qui se lancent dans la restauration du patrimoine d'y trouver autant de satisfaction que moi. Mais je regrette que le premier propriétaire n'ait pas pu voir son véhicule restauré. Il nous a quittés à 97 ans, quelques semaines avant la fin des travaux. Dommage, je pense que cela lui aurait fait plaisir, un petit sourire aurait peut-être éclairé son visage en revoyant sa voiture dans le même état, ou presque, que le jour de son achat ! Maintenant, cette auto est repartie pour 60 ans... Peut-être plus. ■

SUR LE NET



TEST À LA **GOMME**

Pneu-test.com est un portail sur lequel chaque utilisateur peut déposer son avis sur un pneumatique qu'il utilise. Si la plupart des enveloppes testées concernent les autos modernes, on retrouve cependant les modèles standard montés aujourd'hui sur beaucoup de nos autos, tout comme la plupart des versions "classiques". La recherche d'un pneu spécifique est très simple et s'effectue en quelques clics avec différentes possibilités de filtrage (marque, taille, etc.). Si vous vous demandez quels pneus acheter ou si vous voulez publier votre opinion sur les vôtres, une seule adresse : **www.pneu-test.com**

REFABRICATION

SOUSCRIPTION

Un artisan met à l'étude la reconstruction d'un volant légendaire : le modèle Quillery deux branches, diamètre 44 cm, accessoire généralement monté sur des voitures françaises comme les Citroën Traction, Peugeot 203 ou Panhard Dyna. L'idée est de repartir d'une armature métallique d'origine qui, pour le coup, doit être en bon état. Un premier volant sera réalisé pour se rendre compte du résultat et déterminer le prix de revient. Mais afin de lancer l'opération à un tarif abordable, il faut un minimum de six commandes. Autre impératif : ne pas être trop pressé, car le travail prendra du temps. Si vous avez ce volant et que vous souhaitez le faire refaire, vous pouvez contacter **D. Stevens au 0032 473 96 60 75 ou par mail : ds_stevens@hotmail.com**

NOUVEAUTÉ

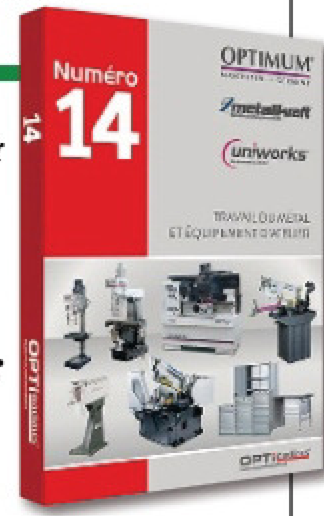
LAQUE RÉSISTANTE

La peinture Sprido Epoxy 2K, avec durcisseur à percuter, est une laque prévue pour les surfaces où les contraintes mécaniques et chimiques sont relativement sévères et régulières (milieu salin, lors de fortes abrasions, projection d'huile et carburant, vapeur chaude, bloc-moteur, châssis et cadres en tout-terrain, maître-cylindre, étriers…). Résistant facilement à 100°C en continu, elle s'applique directement sur le support à peindre sans apprêt préalable. Seule obligation : une fois le durcisseur percuté, l'aérosol devra être utilisé dans les six heures. Proposée en finition brillante ou satinée, elle est disponible en noir et devrait rapidement être déclinée en teintes RAL. **Le flacon de 400 ml est vendu 28,90 euros sur www.sprido-peinture.com**

CATALOGUE

OUTILLAGE

Spécialiste de la machine-outil et de l'équipement d'atelier de qualité, Opti-Machines présente son nouveau catalogue spécialisé dans le travail du métal et le mobilier d'atelier. Véritable encyclopédie de plus de 500 pages, il offre une présentation complète des deux marques allemandes Optimum et Metallkraft. En le feuilletant, vous trouverez toutes les informations sur différents produits tels que des perceuses, fraiseuses, tours, machines CNC, scies à ruban, scies circulaires, ponceuses, tanks, tourets, polissoirs, rouleuses, plieuses, cisailles, presses et mobilier lourd. Ces machines professionnelles, accessibles aux bricoleurs avertis, sont des outils parfaits pour la restauration d'une voiture. **A commander au 03 20 03 69 17 ou par mail : contact@optimachines.com. Frais de port : un carnet de 10 timbres au tarif en vigueur ou un chèque de 6,90 euros remboursés à la première commande.**



NOUVEAUTÉ

ÉCLAIRAGE DE **SECOURS**

Cet éclairage ToolAtelier (réf. TA00253) permet, en complément des traditionnels triangles et gilets jaunes, de signaler un véhicule immobilisé en pleine nuit. Doté de 12 LED disposées sur 360° avec divers modes de clignotements, étanche, il est également aimanté, s'adaptant ainsi à différents supports métalliques. Il est proposé à **5,90 euros sur meca-technic.com**



NOUVEAUTÉ

COUP DE **PROPRE**

Le 2 CV Méhari Club Cassis a récemment lancé une gamme de produits d'entretien et nettoyage spécifiquement adaptée aux besoins des 2 CV, Dyane et Méhari. Elle est composée de sept produits : détachant Tissus 2 CV et Méhari, nettoyant intérieur 2 CV, rénovateur caoutchouc, rénovateur carrosserie 2 CV et Méhari, shampoing 2 CV et Méhari, traitements anti-buée et anti-pluie. A partir de 15 euros l'unité. **Infos sur www.mehari club.com**



REFABRICATION

HIRONDELLE

Indisponible depuis longtemps, l'emblème à placer sur les côtés latéraux droit et gauche du capot des Volvo PV444, PV544, PV445 ou P210 est de nouveau commercialisé par nos amis de Bastuck. Les passionnés de ces modèles pourront donc embellir leur voiture. Cette insigne avec chromage de haute qualité "Made in Germany" est vendue 83,20 euros sous la référence EM476VO. **Infos sur www.bastuck.de/fr**

LA BOUTIQUE GAZOLINE



Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION

OFFREZ-VOUS LA MONTRE DES 50 ANS ECHAPPEMENT !

Créée par la manufacture française Vuillemin Régnier, la montre Echappement répond aux critères de la grande tradition horlogère. Ses lignes raffinées et harmonieuses ne vous laisseront pas indifférent...

MONTRE ECHAPPEMENT SPÉCIAL 50 ANS

Boitier rond à double godrons finition chromé. Verre minéral. Mouvement 3 aiguilles HC2. Bracelet couture marron (chocolat), semelle cuir véritable hypoallergénique. Garantie 2 ans.

RÉF. 110PP0001 - 29 €





29€ SEULEMENT



5,90€ SEULEMENT

HORS-SÉRIE LES 100 ANS DE CITROËN !

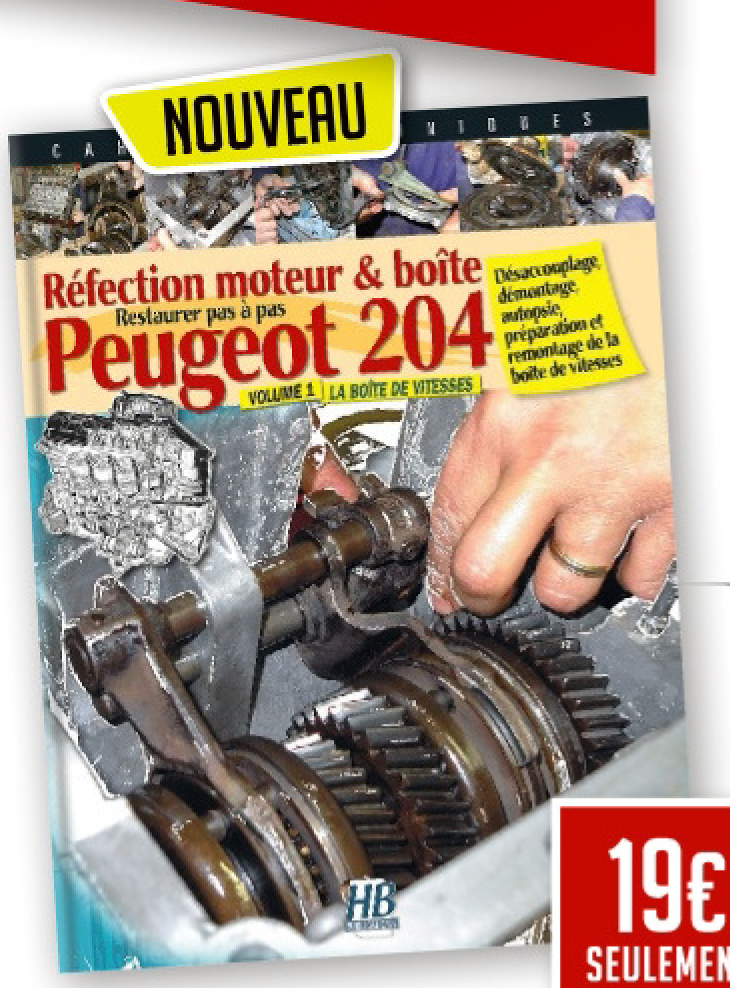
2019 marquera le centenaire de la marque la plus emblématique de la culture automobile française : Citroën. Retrouvez les modèles qui ont fait l'histoire de la marque aux chevrons, les utilitaires 2 CV ou encore les Citroën « hors-série ».

HORS-SÉRIE GAZOLINE N° 6

220 x 285 mm, 108 p., dos carré.

RÉF. 2080006 - 5,90 €

NOUVEAU



19€ SEULEMENT

VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.

Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte.

Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021081 - 19 €

CAHIERS TECHNIQUES
Techniques de Restauration
3e EDITION

3e ÉDITION

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison... Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION

225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.

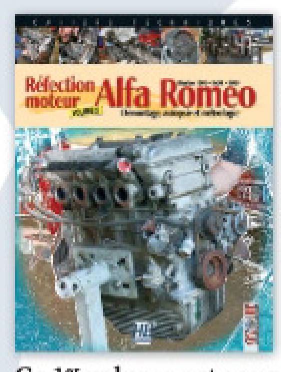
RÉF. 2021076 - 51 €

ENV. 5 000 PHOTOS
PLUS DE 200 TECHNIQUES

51€ SEULEMENT

Visuels non contractuels





T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.

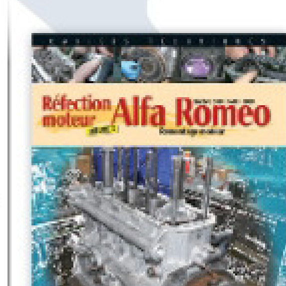


T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).

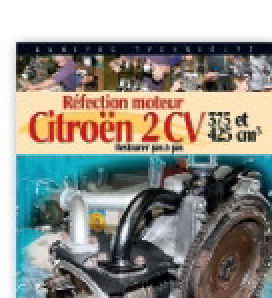


T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.

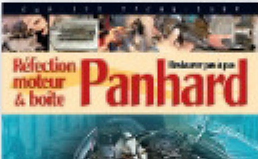


RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021044

La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

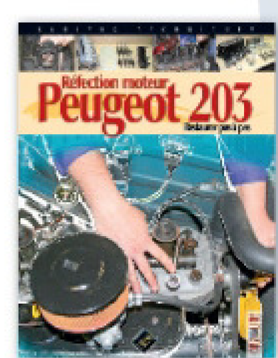


RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.

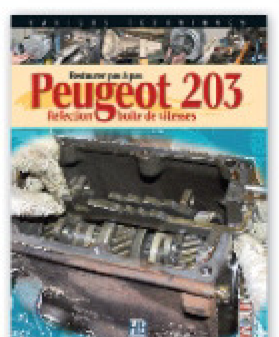


RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

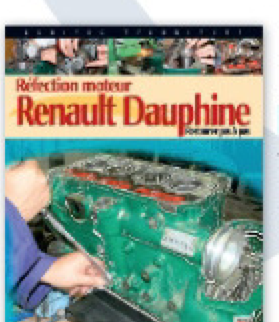


RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.

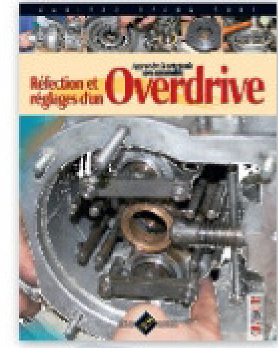


RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

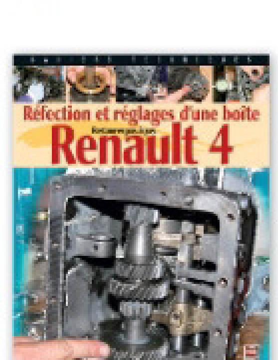


RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021067

La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

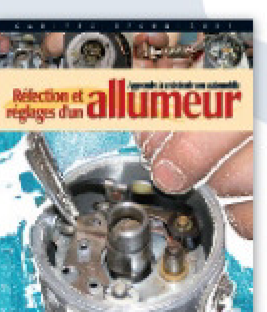


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

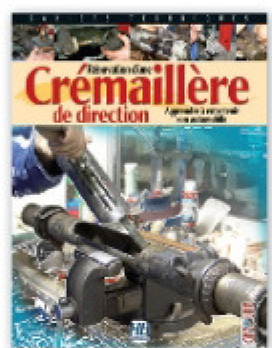


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

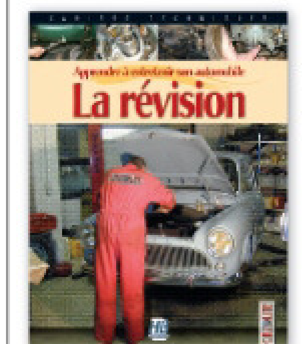


ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...



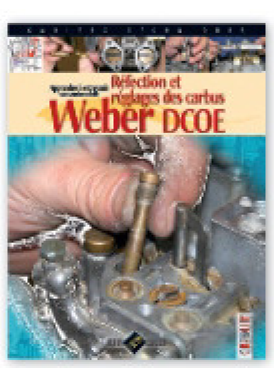
LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021015



En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

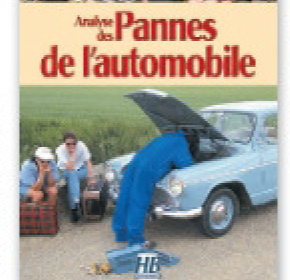


RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.



ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.

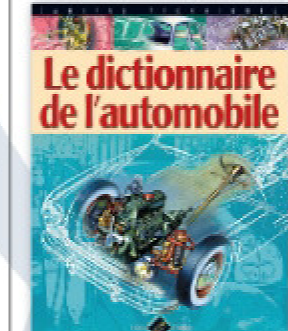


RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

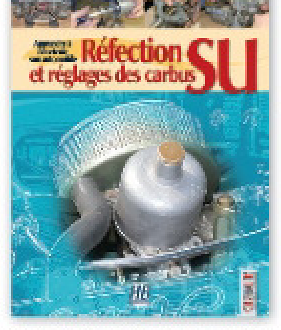


LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021019

La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

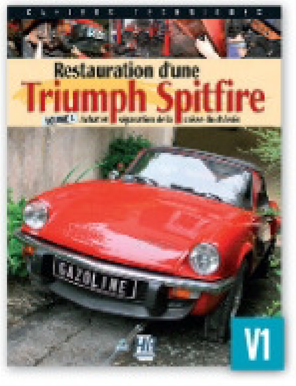
Visuels non contractuels

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

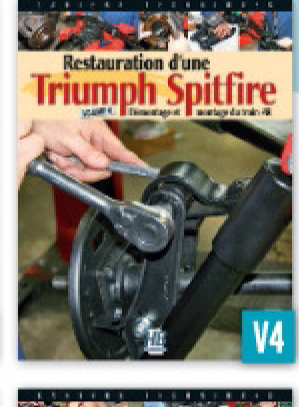
12€ LE VOLUME SEULEMENT

DES GUIDES PAS À PAS

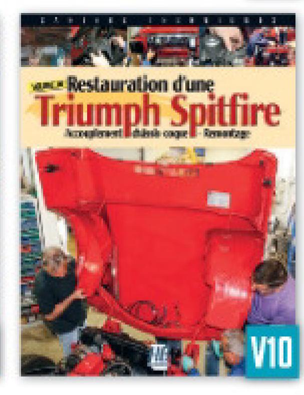
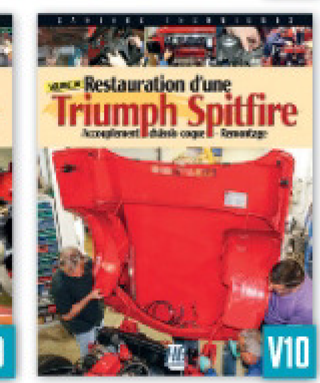










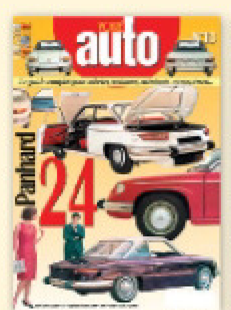
- V1 RÉF. 2021060 - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- V2 RÉF. 2021061 - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- V3 RÉF. 2021063 - Réfection du pont.
- V4 RÉF. 2021066 - Démontage et montage du train AR.
- V5 RÉF. 2021068 - Réfection de la boîte de vitesses.
- V6 RÉF. 2021071 - Démontage et montage du train AV.
- V7 RÉF. 2021075 - Électricité.
- V8 RÉF. 2021077 - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- V9 RÉF. 2021078 - Montage moteur.
- V10 RÉF. 2021079 - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

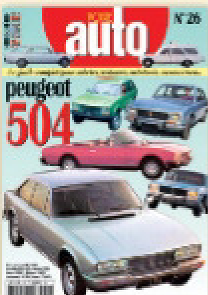
LES ÉDITIONS ORIGINALES

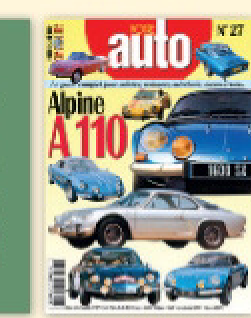
12€ LE VOLUME SEULEMENT

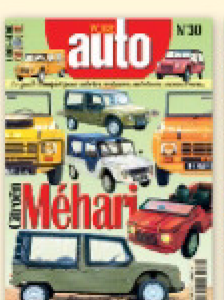

N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013


N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017


N° 24 ▪ Renault 4 CV 1947-1953
RÉF. 2040024


N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026


N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027

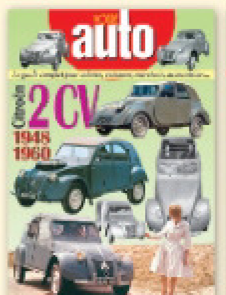

N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

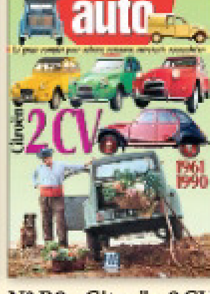

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031


N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

LES RÉÉDITIONS

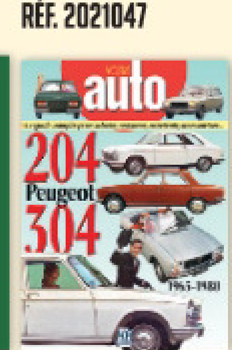
15€ LE VOLUME SEULEMENT

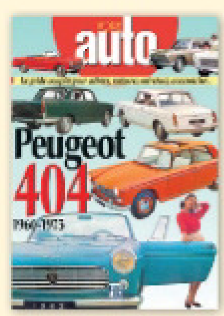


N° R1 ▪ Citroën 2 CV 1948-1960
RÉF. 2021045

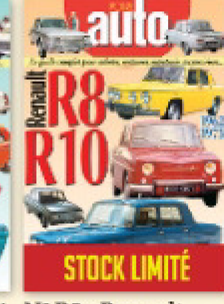

N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046

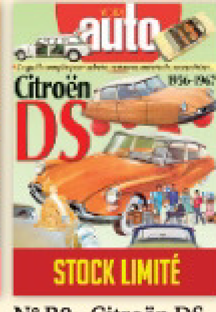
N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047

N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051


N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

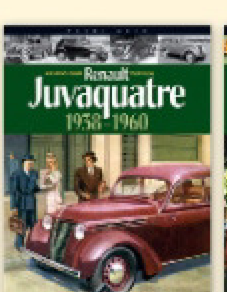

N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056

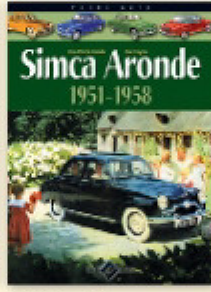

STOCK LIMITÉ
N° R8 ▪ Renault R8/R10 1960 - 1973
RÉF. 2021057

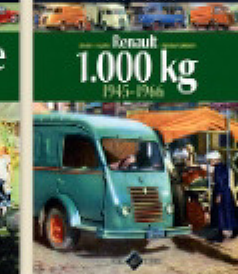

STOCK LIMITÉ
N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

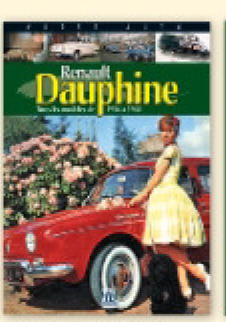
LES NOUVELLES ÉDITIONS

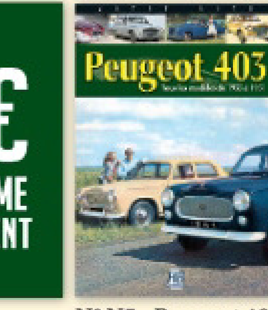
18€ LE VOLUME SEULEMENT

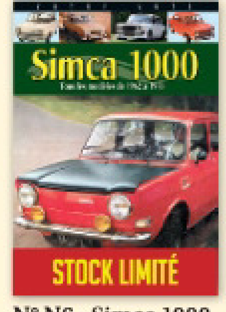

N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013

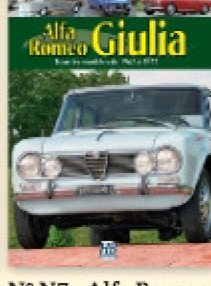

N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009

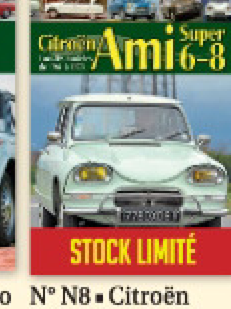

N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012


N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049


N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052


STOCK LIMITÉ
N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055

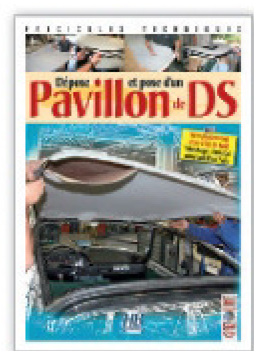

N° N7 ▪ Alfa Romeo Gjulia
RÉF. 2021058


STOCK LIMITÉ
N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

LES FASCICULES TECHNIQUES

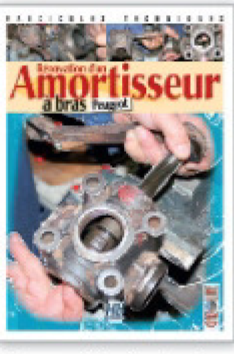


DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

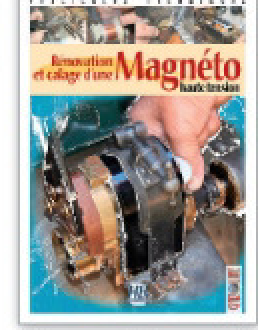


RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.





RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.



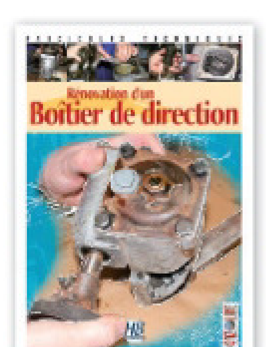
UN BEST-SELLER

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.

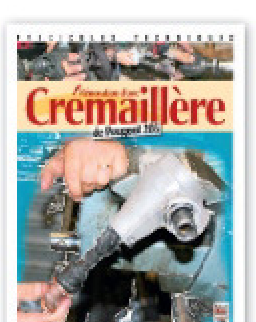


RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.



PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances.

Visuels non contractuels





L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

9€ SEULEMENT

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à :
Gazoline - 60643 Chantilly Cedex

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
			TOTAL DE MA COMMANDE	€

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande

E-mail :

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres de Gazoline et de ses partenaires.

HB Publications, 48/50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud

BIEN NETTOYER SA VOITURE ANCIENNE [3]



Ce troisième épisode de notre série sur le nettoyage d'une ancienne est consacré à ce que l'on peut appeler "les finitions de détails", ces petits plus qui font passer votre auto de propre à éclatante. Ce ne sont pas forcément les étapes les plus amusantes, mais ce sont, à coup sûr, celles qui changent tout.

Texte et photos **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat**

Dans les précédents numéros de *Gazoline*, nous avions réparti le nettoyage en cinq phases :
- Nettoyage carrosserie.
- Polissage carrosserie.
- Lustrage carrosserie.
- Nettoyage intérieur.
- Finitions accessoires et équipements.

Les quatre premiers points ayant été abordés dans les fiches précédentes, intéressons-nous à présent aux finitions accessoires et équipements. Ce mois-ci, nous nous penchons sur les détails de carrosserie et les chromes. ■

5 FINITIONS CARROSSERIE

LES GRILLES D'AÉRATION

Après avoir nettoyé la carrosserie, il reste toujours à s'occuper des petites finitions : grilles d'aération, monogrammes, entourages de portes. Ces détails que l'on a parfois tendance à négliger, car on n'y pense pas ou qu'on ne sait pas comment s'y prendre, font pourtant toute la différence entre un nettoyage classique et un travail "soigné".

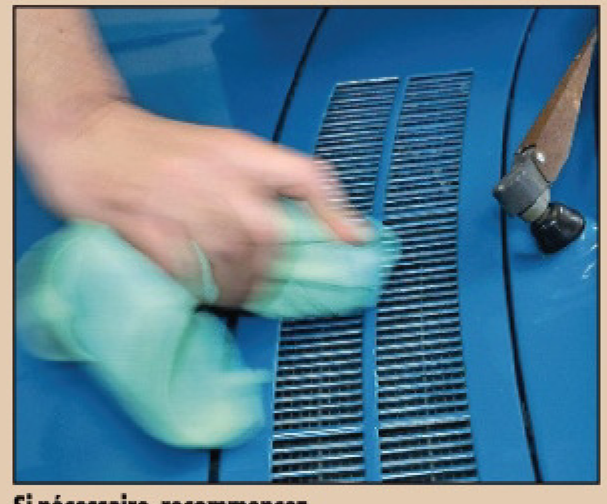
Idéalement, on s'occupe des grilles d'aération immédiatement après avoir fini la carrosserie. Cela permet de ne pas oublier et, surtout, de bénéficier du reste de produit (ici, le Lustr'Eclat de Belles Anciennes) encore présent dans les interstices.



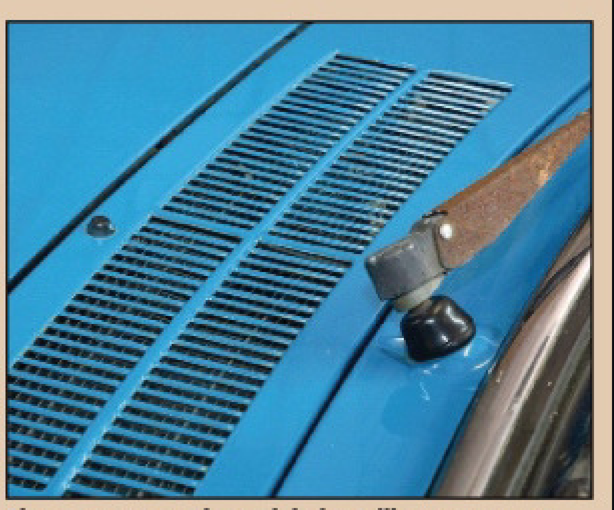
On place simplement une brosse dans une microfibre.



Puis on frotte dans le sens des fentes de la grille.



Si nécessaire, recommencez.



Plus aucune trace de produit, les grilles sont propres.

LES MONOGRAMMES

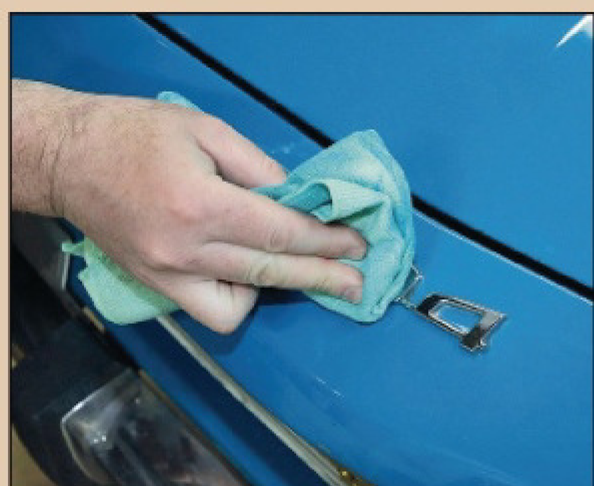

Quoi de plus négligé qu'un monogramme dont les contours ne sont pas nickels ? Pour y remédier, on vient placer une brosse dans un chiffon à polir.


On dépose de la pâte à polir (ici du Restaur'Eclat) sur le monogramme.


Et on frotte en mouvements circulaires.


On insiste bien sur les zones difficiles d'accès (décrochements, barre de liaison entre les chiffres).


Le plus gros est fait. Il va juste falloir finir le boulot.


On essuie avec une microfibre.


Une fois les dernières traces de pâte à polir enlevées, on pulvérise un produit de finition qui fera briller le monogramme.

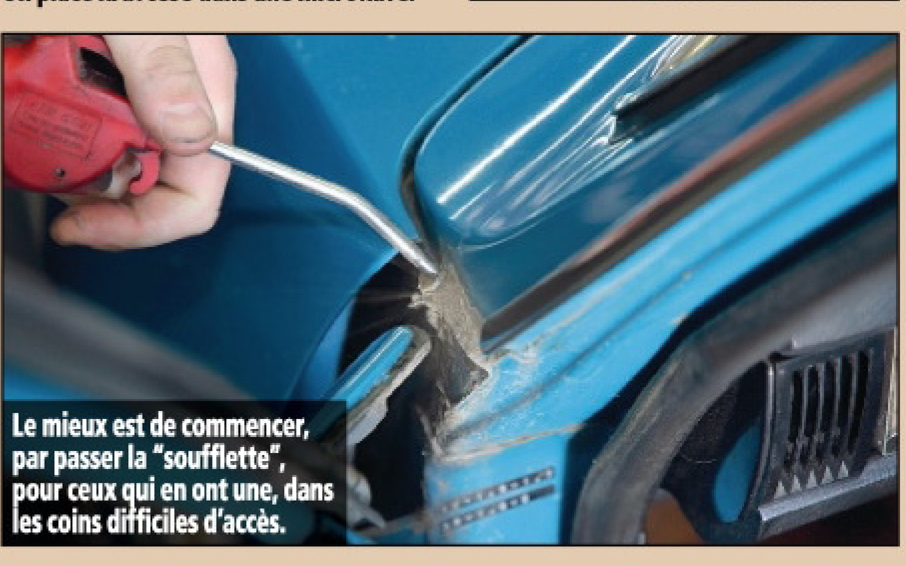

On place la brosse dans une microfibre.


Et on frotte en mouvements circulaires.

Et voilà : ça c'est du travail soigné !

LES ENTOURAGES DE PORTES


Soyons francs : il y a plus amusant que de se coltiner le nettoyage des encadrements de portes. Mais c'est justement ce qui va impressionner le "visiteur" quand il va ouvrir la portière. Parce que là, avouez que ce n'est pas terrible.


Le mieux est de commencer, par passer la "soufflette", pour ceux qui en ont une, dans les coins difficiles d'accès.


On en profite pour s'occuper des interstices des joints de portières.


On pulvérise ensuite un nettoyant intérieur, voire même, pour les cas les plus désespérés, un produit dégraissant.


On laisse agir.

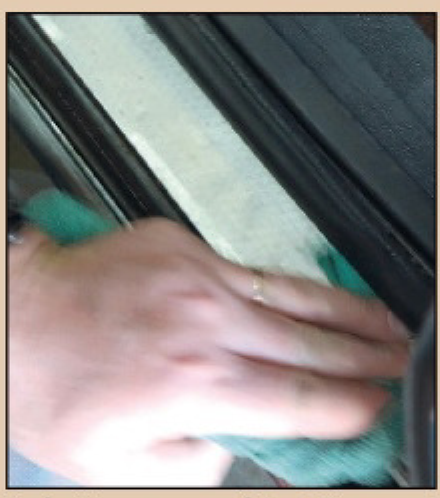

Avec une microfibre (on peut en prendre une usagée), on essuie le produit.

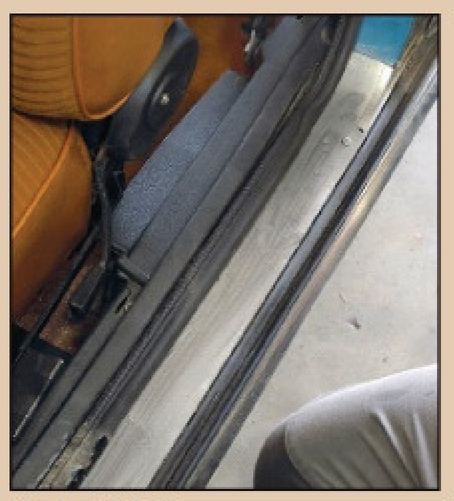

Tout de suite, on voit la différence.


C'est quand même autre chose, non ?


Il reste à nettoyer les seuils en alu. On dépose un filet de produit adapté, ici l'Alu'Eclat.


Avec une microfibre propre, on essuie le produit en opérant des petits cercles. Sur cette photo, on voit parfaitement les phases avant/après.


On frotte un peu pour faire briller.


Là, c'est nickel !

6 RÉNOVATION CHROMES

LES PARE-CHOCS


Les pare-chocs sont les éléments chromés les plus visibles. Lorsqu'ils sont ternis, voire même un peu oxydés, il est possible de leur redonner de l'éclat.


On dépose un filet de produit spécial alu (ici l'Alu'Eclat) sur le pare-chocs.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour les chromes, deux types de produits existent : les mécaniques (très abrasifs) et les chimiques (beaucoup plus doux). Si le risque des premiers est de rayer le chrome en cas d'utilisation d'un chiffon ou d'un tampon trop agressif, les seconds sont plus délicats à utiliser car, pour la plupart, si on les laisse agir trop longtemps, ils peuvent marquer la surface.
Pour les chromes recouverts d'une fine couche d'oxydation, il existe une "méthode de grand-mère": il suffit de les frotter avec... de la terre mouillée. Elle est suffisamment abrasive pour enlever la petite pellicule de rouille, mais pas assez pour attaquer le chrome. Ensuite, il faut protéger avec une cire.


On l'applique par petits cercles, avec une laine d'acier très fine (000).

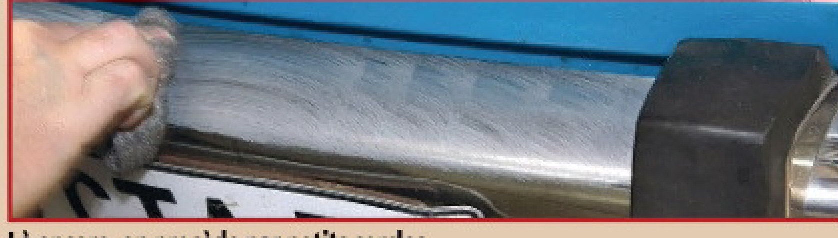


Le temps d'arriver au bout, le produit agit déjà.


Pour finir, on l'étale bien.


Ensuite, on frotte avec la laine d'acier.




Là encore, on procède par petits cercles.


On voit très nettement que l'aspect est plus régulier.


On finit d'essuyer avec une microfibre propre.


Grâce à des mouvements circulaires rapides, on achève de faire briller.


Le résultat est assez réussi.


On procède de la même façon sur toutes les parties. D'abord avec le tampon acier…


… puis en essuyant avec la microfibre.


On voit bien toute l'oxydation que l'on a retirée.

LES ENJOLIVEURS


Même procédé pour les enjoliveurs : Alu'Eclat, paille de fer très fine…


Puis microfibre pour faire briller. Ici, le résultat est carrément spectaculaire.

LES ACCESSOIRES


Pour les accessoires chromés moins attaqués, on utilisera le même produit, mais en l'appliquant avec un simple chiffon à polir.

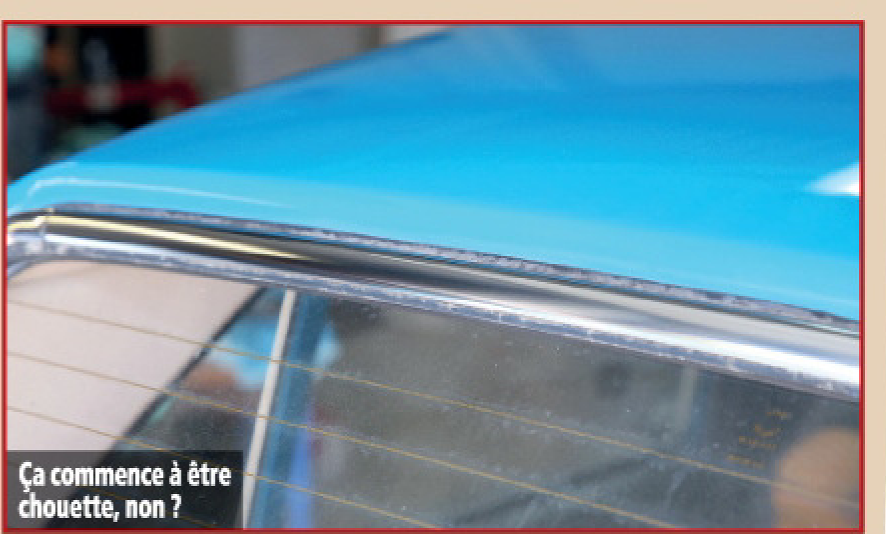
LES JONCS DE PARE-BRISE ET DE LUNETTE AR


Ici, la spécificité est la présence du joint en caoutchouc. Si on vient frotter dessus, on va à coup sûr étaler du noir sur le chrome. L'idée est donc de répandre une mince pellicule de produit uniquement sur la baguette chromée.


A l'aide d'un chiffon à polir (plus doux), on essuie en suivant la baguette sans faire de mouvements circulaires pour ne pas déborder.


On fait bien tout le tour. C'est du travail de précision.


Pour finir, on fait briller avec une microfibre.


Ça commence à être chouette, non ?

Merci à Alain Voisin, le boss de Belles Anciennes, pour son aide et ses précieux conseils. **Infos produits sur *www.belles-anciennes.fr*.** Merci également à Olivier Merville, de l'Amicale 504, pour nous avoir déniché l'auto et à Stéphane Pourqué, son propriétaire, qui nous l'a confiée.

[A suivre]

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **63 - Lempdes.** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*
■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*
■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*
■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*
■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*
■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **01 - Avaval.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*
■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*
■ **03 - Yzeure.** Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*
■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*
■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*
■ **12 - Millau.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place Emma Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*
■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*
■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*
■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*
■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*
■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*
■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*
■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*
■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*
■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75 07 88.*
■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*
■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*
■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*
■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*
■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*
■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*
■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*
■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*
■ **40 - Mont-de-Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*
■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*
■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*
■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15 ou 06 44 02 67 30.*
■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*
■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*
■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*
■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*
■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*
■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*
■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*
■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*
■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*
■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*
■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*
■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*
■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*
■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*
■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*
■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*
■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*
■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*
■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*
■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*
■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*
■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*
■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*
■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*
■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*
■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*
■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*
■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*
■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05 63 66 02 19.*
■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*
■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06 20 71 46 55.*
■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*
■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*
■ **87 - Limoges.** PlaceMarceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*
■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.
■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*
■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

Le 2e mercredi

■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*
■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*
■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*
■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*
■ **10 - Rosières.** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*
■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*
■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*
■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*
■ **14 - Courseulles-sur-Mer.** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*
■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay.** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*
■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*
■ **16 - Champagne-Mouton.** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*
■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*
■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*
■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. Les Amis des Douves, 06 80 46 43 23.*
■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*
■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*
■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06 14 14 10 55.*
■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*
■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*
■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*
■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*
■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*
■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*
■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*
■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*
■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*
■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*
■ **39 - Lons-le-Saulnier.** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*
■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*
■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*
■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*
■ **42 - Chambon-Feugerolles.** De février à octobre sauf août, de 8h30 à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*
■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*
■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*
■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Max Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*
■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*
■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*
■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*
■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 02 41 89 20 78.*
■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*
■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*
■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*
■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*
■ **64 - Hasparren.** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06 45 09 21 60.*
■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*
■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*
■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*
■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*
■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*
■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*
■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*
■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*
■ **78 - Méré.** A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*
■ **80 - Abbeville.** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*
■ **83 - Vidauban.** Sur le parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*
■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*
■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*
■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03 86 41 98 75.*
■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*
■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*
■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*
■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*
■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*
■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*
■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*
■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*
■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes. *Rens. 06 51 21 41 85.*
■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*
■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*
■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*
■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*
■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02 32 50 46 66.*
■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*
■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*
■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*
■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*
■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*
■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*
■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*
■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*
■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*
■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz (espace Hall Petite enfance), de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*
■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*
■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*
■ **40 - Hagetmau.** Parking Intermarché. *Rens. Hagetmau Méca Passion, 06 60 31 64 68.*
■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*
■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*
■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h.

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 18 novembre

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78).** *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.
■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*
■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*
■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*
■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, parking Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*
■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*
■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*
■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*
■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*
■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*
■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*
■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*
■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*
■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*
■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*
■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h,sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline. Rens. 06 14 47 23 29.*
■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*
■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*
■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*
■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*
■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*
■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*
■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie.*Rens. 06 89 34 57 79.*
■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. VACP 92, 06 80 67 44 91.*
■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers,de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*
■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*
■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*
■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*
■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*
■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*
■ **17 - Tonnay-Charente.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*
■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*
■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*
■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*
■ **27 - Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*
■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*
■ **28 - Châteaudun.** De mars à octobre, sur le parking Intermarché, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Increvables, 06 86 35 72 08.*
■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. Jeunes Amateurs de Vieilles Autos, 06 83 14 85 00.*
■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*
■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*
■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*
■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*
■ **44 - Guémené-Penfao.** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guéménéens, 06 68 09 45 66.*
■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*
■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.
■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*
■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*
■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*
■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*
■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*
■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h30 à 12h30, de mars à novembre, au skate-parc. *Rens. Auto Rétro Terre de Saône- 70, 06 80 08 20 75.*
■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Club Sports et loisirs, 02 35 56 03 20.*
■ **78 - Maule.** A partir de septembre, sur la place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*
■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*
■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*
■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. Amis du Patrimoine Autos Motos de Liège, 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*
■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*
■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*
■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*
■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*
■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** Sur le parking Aldi, de 10h à 12h. *Rens. 06 08 88 13 35.*
■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*
■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, zone commerciale de Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*
■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*
■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*
■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, sur le grand parking derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*
■ **35 - Lohéac.** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*
■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*
■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*
■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*
■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, face à la mairie. *Rens. 06 71 41 57 71.*
■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*
■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*
■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. AMJCO, 02 38 86 07 25.*
■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*
■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*
■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*
■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*
■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*
■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*
■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*
■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*
■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02 35 28 74 32.*
■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*
■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens.Philippe de Silans, 01 39 12 19 38.*
■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*
■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*
■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*
■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06 63 13 35 83.*
■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*
■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*
■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*
■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*



Du 25 au 27 octobre

■ **34 - Critérium des Cévennes à Montpellier.** *Organisé(e) par ASA Hérault, 577 av. Louis Ravas, Le Rimbaud A, 34080 Montpellier. T. : 04 67 61 00 99 ou 06 07 47 46 83.*
- www.asaherault.com
- asa-herault@orange.fr.

Du 26 au 28 octobre

■ **83 - 14e Route des Vins de Provence à Bandol.** *Organisé(e) par Cactus Organisation, Jean Ciop-pani, 51 boulevard du Capelan, 83150 Bandol. T. : 06 60 61 56 54.*
- www.cactus-organisation.com.
Rallye touristique au road book liité à 50 équipages. A la découverte des vignobles de Provence. Réservé aux coupés et cabriolets de prestige, classiques comme modernes.
■ **86 - Salon Auto Moto Vélo de Poitiers.** *Organisé(e) par Association Le Petit Musclé, 22 place Charles de Gaulle, 86000 Poitiers. T. : 06 31 13 55 25.*
- www.salon-auto-moto-poitiers.fr.
Au Parc des Expositions, bourse d'échanges, vente aux enchères, véhicules neufs et d'occasion, exposition de véhicules de collection et de prestige.

27 octobre

■ **02 - Rouage sur circuit à Beuvardes.** *Organisé(e) par L'alpine Francilienne, 12 rue Charlemont, 77280 Othis. T. : 01 60 03 28 08 ou 06 15 45 15 33.*
- www.lalpinnefrancilienne.blogspot.fr.
Sur le circuit des Ecuyers, réservé aux Alpine Renault Sport, véhicules GT et d'exception toutes marques. *Horaires : 8h30-18h.*
■ **41 - 1er Rallye des 1000 Feuilles à Montrichard.** *Organisé(e) par Plaisir Automobile, 87 quater, rue de Coulmiers, 45000 Orléans.*
- www.plaisirautomobile.com.
Epreuves d'observation et boucles de régularité sur les routes de Touraine et la Vallée de la Loire. Limité à 40 équipages.
■ **63 - Journée de roulage Porsche à Ladoux.** *Organisé(e) par Porsche Club Auvergne, 7 boulevard Léon Malfreyt, 63000 Clermont-Ferrand. T. : 06 81 46 68 08.*
- www.auvergne-porscheclub.fr.
Sur les pistes d'essais Michelin à Ladoux. Réservé aux véhicules de la marque Porsche. Inscription obligatoire.
■ **84 - Rallye Dentelles et Calandres à Avignon.** *Organisé(e) par SC Organisation. T. 06 32 39 73 73.*
- sandracoulomb84@gmail.com.
Rallye découverte en direction de Châteauneuf-du-Pape le matin et Cavaillon l'après-midi. Au profit des Sapeurs-Pompiers du Vaucluse. *Horaires : à partir de 8h30.*

27 et 28 octobre

■ **51 - 7e Reims Rétro Pièces.** *Organisé(e) par 2CE Organisation, 16 rue Henri Warnier, 51500 Taissy. T. : 06 81 69 60 10.*
- www.2ce-salons-reims.com
- 2cegirard@orange.fr.
Au Parc des Expos, bourse d'échanges, exposition de véhicules de collection. Vente aux enchères le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : 8 euros. Horaires : 9h30 à 18h30 (samedi), 9h30 à 17h30 (dimanche).*
■ **64 - Vintage Auto Rétro Basque à Hasparren.** *Organisé(e) par Soupapes et Pistons, 28 rue Broussain, 64240 Hasparren, T. : 06 45 09 21 60.*
- www.soupapesetpistons.fr.
Bourse d'échanges autos et motos, utilitaires, véhicules agricoles anciens et youngtimers. Promenade touristique.
■ **66 - 1re Bourse à Saint-Féliu-d'Avall.** *Organisé(e) par Autominimaxi, 6 traverse de Las Aires, 66170 Saint-Félui-d'Avall. T. 06 83 48 54 79.*
A la salle polyvalente, pièces, automobilia, miniatures, doc. Parking réservé aux anciennes uniquement. *Horaires : 9h-19h.*
■ **84 - 32e Model Show à Avignon.** *Organisé(e) par SG2SP, 1025 avenue Henri Becquerel, 34000 Montpellier. T. 06 14 77 02 65.*
- sg2sp@laposte.net.
Au Parc des Expositions, route de Marseille, Salon du jouet et de la maquette, exposition de Plaumobil.

88 - 21e Route des Vosges à La Bresse. *Organisé(e) par Les Vieux Compteurs, 10 rue des Minimes, 88000 Epinal. T. 03 29 82 31 84. - www.routedesvosges.fr - routedesvosges@orange.fr.* Rallye de navigation et de régularité de 450 km ouvert aux autos immatriculées avant le 31 décembre 1980. Epreuve comptant pour le Trophée Historique des Régions de France

28 octobre

02 - 18e Bourse d'échanges à Château-Thierry. *Organisé(e) par Trains Miniatures de l'Omois, 29 route de Courboin, 02400 Blesmes. T. : 06 08 73 68 12. - www.tmo02.free.fr.* Au Palais des Sports, jouets de collection. *Tarif(s) d'entrée : 1 euro, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-17h.*

03 - 44e Bourse d'échanges miniatures à Avermes. *Organisé(e) par Mini Auto Club 03, Mairie, place Claude Wormser, 03000 Avermes. T. : 07 70 28 36 26. - philvi03@yahoo.com.* A la Salle polyvalente Isléa, vente de miniatures auto, trains et jouets anciens. *Tarif(s) de location : 10 euros la table. Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 9h-16h30.*

16 - Bourse autos et motos à Cognac. *Organisé(e) par Luna Park Cognac, boulevard Oscar Planat, 16100 Cognac. T. : 06 61 43 25 53.* Sur l'Esplanade de la Croix Montamette. *Horaires : 7h-19h.*

16 - Rassemblement à Villebois-Lavalette. *Organisé(e) par Dominique Douet, 20 route de Charmant, 16320 Villebois-Lavalette. T. : 06 81 26 43 42.* Sur le parking du Bricorama, autos et motos anciennes. *Horaires : 10h-12h30.*

27 - 25e Bourse de jouets anciens à Pont-Audemer. *Organisé(e) par Miniature Club de Pont-Audemer. T. : 06 76 59 67 97 - www.mcpa.pagesperso-orange.fr.* Au Parc des Sports et des Loisirs Alexis Vastine. *Horaires : 8h30-17h30.*

29 - Salon de véhicules anciens à Gouesnou. *Organisé(e) par Amicale Shadow Bretagne, 29850 Gouesnou. T. : 06 83 48 54 79.* Exposition de véhicules anciens sur 1 200 m² couverts et 2 000 m² en extérieur. Nombreux stands de marques, concerts, défilés. Une partie des bénéfices ira à Rêves de clown et En marche pour Kyara. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 14 ans. Deux entrées offertes par véhicule ancien. Horaires : 9h-18h.*

32 - Bourse aux jouets à Aubiet. *Organisé(e) par Aubiet Modélisme, route de Marsan, 32270 Aubiet. T. : 06 07 34 35 85.* Au Foyer rural, miniatures autos et ferroviaires d'hier et d'aujourd'hui. *Horaires : 8h30-18h.*

42 - Rencontre à Montbrison. *Organisé(e) par Club Auto Rétro des Monts du Soir, 27 avenue Paul Cézanne, 42600 Montbrison. T. : 07 82 50 86 49. - www.autoretro-montbrison.fr..* Place Bouvier, exposition de voitures anciennes et d'exception d'avant 1985. *Horaires : 9h-12h30.*

46 - 31e Bourse d'échanges à Figeac. *Organisé(e) par Club Auto Moto Rétro Figeac, 2 rue Victor Delbos, 46100 Figeac. T. : 06 10 53 17 45.* Pièces neuves et d'occasion pour autos et motos d'avant 1985, documentation, outillage, revues techniques, miniatures, etc.

49 - 22e Bourse d'échanges à Doué-la-Fontaine. *Organisé(e) par Le Teuf Teuf Douessin, 7 rue Louis Pavillon, 49400 Villebernier. T. : 02 41 67 17 42. - www.ttd49.com - jpo49@orange.fr.* A la salle des Tennis René Gouraud, vente de pièces autos et motos anciennes. Parking réservé pour les véhicules de collection. *Tarif(s) de location : 2 euros sans table (ext.), 3 euros avec table (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

69 - Rassemblement à Craponne. *Organisé(e) par Ecurie Les Gones, Loup Waldeck, 8 allée des Platanes, 69290 Craponne. T. : 06 67 21 87 68. - wldf@neuf.fr.* A la salle de Rebuffat, bourse aux pièces détachées, miniatures autos, exposition de voitures de collection, de prestige, sportives ou de course. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

84 - Bourse d'échanges Classic' auto moto et rassemblement Old School à Velleron-en-Provence. *Organisé(e) par Association Classic' Auto et Kustom, 84740 Velleron-en-Provence. T. : 06 82 76 15 28. - velleronenprovence.free.fr.* A l'emplacement du marché agricole, exposition-vente d'autos et motos anciennes, accessoires, outillage, fond de garage, miniatures autos et motos, jouets... *Tarif(s) de location : 15 euros l'emplacement de 6 x 5 m (véhicule compris). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 4h-14h.*

86 - Journée de roulage au Vigeant. *Organisé(e) par Circuits Alain's Passions, 22 avenue du Maréchal Lefebvre, 77340 Pontault-Combault. T. : 06 21 84 55 31. - circuitsalainspassion.com.* Ouverte à toutes les marques de voitures.

87 - 18e Salon du jouet ancien et de collection à Feytiat. *Organisé(e) par Cercle des Amateurs de Jouets Anciens, Philippe Audonnet, 11 square du 19 Mars 1962, 87220 Feytiat. T. : 06 36 97 96 67.* A l'espace Georges Brassens. *Horaires : 8h30-17h.*

1er novembre

68 - Bourse d'échanges de Soultzmatt. *Organisé(e) par Alsace Rétro Locomotion, BP 19, 68570 Soultzmatt. T. : 06 61 98 10 43. - alsaceretrolocomotion.fr.* A la salle des Fêtes, miniatures et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 13h30-18h30 (samedi), 9h-18h30 (dimanche).*

3 et 4 novembre

31 - Salon du modélisme à La Salvetat-Saint-Gilles. *Organisé(e) par Club SAM, 31880 La Salvetat-Saint-Gilles. T. : 06 16 59 30 67. - www.club-sam.fr* A la salle Boris Vian, exposition de modèles miniatures, animations et bourse d'échanges. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 13h30-18h30 (samedi), 9h-18h30 (dimanche).*

47 - Bourse d'échanges à Miramont-de-Guyenne. *Organisé(e) par Association Mir'Anima, 23 bd Victor Hugo, 47800 Miramont-de-Guyenne. T. : 06 65 16 27 57.* Exposition, vente et échange d'autos et motos anciennes, pièces détachées et diverses collections *Horaires : 7h-19h.*

4 novembre

25 - 28e Bourse d'échanges à Besançon. *Organisé(e) par Besançon Autos Miniatures, 40 rue de Velotte, 25000 Besançon. T. : 03 81 82 13 28.* Au Parc des Expositions Micropolis, autos miniatures et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-16h45.*

30 - La Balade Cévenole à Nîmes. *Organisé(e) par Club Nîmes Auto Rétro, 451 chemin du Mas Baron, 30900 Nîmes. T. : 06 84 04 17 44.* Rallye-promenade réservé aux voitures anciennes d'avant 1980. Inscription jusqu'au 28 octobre.

38 - 38e Bourse du modèle réduit à La Tour-du-Pin. *Organisé(e) par AMT, Bernard Passerat, 78 rue d'Italie, 38110 La Tour-du-Pin. T. : 06 14 68 28 50.* Au centre Equinoxe, trains, autos, avions, jouets anciens, revues, pièces... *Tarif(s) de location : 10 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

42 - Rencontre informelle d'automne à Feurs. *Organisé(e) par Rétromobile Club Forézien, 10 bis rue Montesquieu, 42110 Feurs. T. : 06 08 81 84 12.* Place Félix Nigay, ouverte à tous les collectionneurs et amateurs de mécanique ancienne. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-13h.*

44 - 13e Bourse-expo à Guémené-Penfao. *Organisé(e) par Les Vieux Pistons Guéménéens, Mairie, rue de l'Hôtel de Ville, 44290 Guémené-Penfao. T. : 06 68 09 45 66.* A la salle des Fêtes de Guéméné, pièces détachées, miniatures, autos, motos, cyclos, véhicules militaires et accessoires. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

53 - 28e Bourse d'échanges à Château-Gontier. *Organisé(e) par Amateurs Mayennais de Véhicules Anciens, Alain Mottais, La Guyardière, 53000 Laval. T. : 06 15 41 13 11. - www.amva53.fr.* Au Parc Saint-Fiacre, autos et motos d'antan, documentation et miniatures.

62 - Bourse d'échanges à Carency. *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes d'Artois, 9 rue Pasteur, 62144 Carency. T. : 06 23 97 68 72.* A la salle des Fêtes, autos, motos et miniatures, documentation, etc. *Tarif(s) de location : 2 euros la table. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h.*

83 - 2e Classic Auto de Saint-Tropez. *Organisé(e) par Moteurs Saint-Tropez, 49 route des Plages, 83990 Saint-Tropez. T. : 06 03 96 60 71.* Place des Lices, rassemblement de voitures anciennes de tous types de plus de 25 ans, concours d'élégance, parade, animations et stands divers. *Horaires : à partir de 10h.*

85 - Balade touristique à Sallertaine. *Organisé(e) par Restor'Auto85, 39 rue de la Garenne, 85160 Saint-Jean-de-Monts. - www.jfhmotori.com.* Au départ de l'atelier JFH Motori, ZA la Fénicière, circuit touristique d'environ 50 km. *Horaires : à partir de 10h.*

Du 9 au 11 novembre

32 - Le Classic Armagnac à Nogaro. *Organisé(e) par Hôtel Restaurant Solenca, route d'Auch, 32110 Nogaro. T. : 05 62 09 90 80. - www.solenca.com.* Rallye touristique au road book à la découverte du Gers.

69 - 40e Salon Epoqu'Auto de Lyon. *Organisé(e) par Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes, 9 rue Vauban, 69006 Lyon. T. : 04 72 12 14 95. - www.epoquauto.com* A Eurexpo-Lyon Chassieu, grande bourse d'échanges : pièces, exposition d'autos et motos anciennes. A l'honneur : Panhard et Levassor, Renault 120 ans de voitures à vivre, Lamborghini, New Map, Autodiva, Berliet et youngtimers sportives. Vente aux enchères le dimanche après-midi. *Horaires : à partir de 9h.*

10 et 11 novembre

17 - 23e Bourse d'échanges à Saintes. *Organisé(e) par Club Saintongeais de Véhicules d'Epoque, 31 rue Cormier, 17100 Saintes. T. : 07 81 45 39 50.* Au Parc des Expos, autos, motos, pièces détachées, documentation. *Horaires : 6h-18h.*



■ **85 - Escale hivernale en Vendée.** *Organisé(e) par BS Racing, 34 rue de la Paix, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez. T. : 06 12 71 87 80.* Au départ de Saint-Hilaire-de-Riez, balade dans la région, ouverte à tout véhicule ancien.

11 novembre

■ **13 - Concentration autos-motos à Rognes.** *Organisé(e) par Ecurie du Verrou, 997 chemin des Revenants, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 06 63 79 71 45.* A l'Hostellerie des vins de Rognes. *Horaires : 9h30-13h.*

■ **29 - Bourse d'échanges à Plonéour-Lanvern.** *Organisé(e) par Les Deuches Bigoudènes, Mairie, place Charles de Gaulle, 29720 Plonéour-Lanvern. T. : 06 15 58 03 82.* A la Halle Raphalen, autos, motos, motoculture, exposition de véhicules anciens et tombola. Parking pour visiteurs en anciennes. *Tarif(s) d'entrée : 1 euro, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-18h.*

16 novembre

■ **81 - After du Festival Rock and Cars à Massac-Séran.** *Organisé(e) par Amerisud et Rock & Cars, Lieu-dit Pique-Talent, 81500 Lavaur. T. : 06 89 64 86 19.* Au Fort Saint-Anne, voitures de collection, américaines, rods, kustoms et motos. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 19h.*

17 novembre

■ **45 - 30e Sortie cartographique nocturne à Chécy.** *Organisé(e) par Auto Moto Jadis Club Orléanais, 53 rue de la Malecotière, 45430 Chécy. T. : 02 38 86 07 25.* Epreuve de maniabilité et rallye réservé aux véhicules atypiques ou d'avant 1980. *Horaires : 14h30 (épreuve de maniabilité), 17h (rallye).*

17 et 18 novembre

■ **56 - Ouest Motor's Festival de Lorient.** *Organisé(e) par Auto Rétro Sport Prestige, 43 rue Paul Guieysse, 56100 Lorient. T. : 07 67 59 96 06. - www.autoretro-sportprestige56.fr - arsp56@gmail.com.* Au Parc des Expos, L'Art et l'automobile. *Horaires : 9h-20h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

18 novembre

■ **11 - Sortie Jean Lapasset à Montlaur.** *Organisé(e) par Club 5A, BP 563, 11009 Carcassonne Cedex. T. : 06 85 57 72 88.* Ouvert aux autos jusqu'à 1980.

■ **53 - 32e Bourse d'échanges à Changé.** *Organisé(e) par Les Passionnés de Miniatures Automobiles, 14 jardin des Pétunias, 53260 Forcé. T. : 06 17 63 90 93.* A la salle des Ondines, miniatures automobiles et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 10h-17h.*

■ **68 - 17e Bourse à Soultz-Haut-Rhin.** *Organisé(e) par La Nef des Jouets, 12 rue Jean Jaurès, 68360 Soultz-Haut-Rhin. T. : 03 89 74 30 92.* A la salle de la M. A. B., figurines et miniatures. *Horaires : 9h-17h.*

■ **77 - 22e Bourse miniatures de printemps à Guermantes.** *Organisé(e) par A la Recherche des Autos Perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70.* Avenue des 2 Châteaux, voitures, trains, avions, bateaux... Exposition de véhicules anciens. *Tarif(s) de location : 8 euros la table de 1,20 m, 16 euros la table de 2 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-15h.*

■ **78 - Meeting CarMob à La Queue-en-Yvelines.** *Organisé(e) par Association CarMob, 11 ter route de la Mare aux Biches, 78113 Condé-sur-Vesgre. T. : 06 13 82 71 22.* Place de l'Europe, sur le parking du lycée Jean Monnet, autos et motos anciennes, véhicules sportifs ou exceptionnels. *Horaires : 14h30-17h30.*

■ **81 - Sortie du Gaillac primeur.** *Organisé(e) par Amicale des Véhicules Anciens de Gaillac, 70 place Hautpoul, 81600 Gaillac. T. : 06 28 36 12 43.* Balade à l'occasion de la sortie du vin primeur.

■ **83 - Roulage libre au Castellet.** *Organisé(e) par GT Drive, 557 avenue de Berlin, BP 785, 83870 Signes. T. : 04 94 88 08 85.* 3 formules sont proposées : 1h, 2h, 4h. Inscription obligatoire.

■ **94 - Rassemblement à Ablon-sur-Seine.** *Organisé(e) par Confrérie des Vieux Gommards, 6 rue de Verdun, 94480 Ablon-sur-Seine. T. : 01 45 97 56 05.* Place de l'Europe, face au centre culturel, voitures et motos anciennes. *Horaires : 9h30-12h.*

Du 23 au 25 novembre

■ **57 - 1er Salon Auto Moto Classic à Metz.** *Organisé(e) par Metz Evénements, rue de la Grange aux Bois, BP 45059, 57072 Metz Cedex 03. T. : 03 87 55 66 00.* Au Centre Foires et Conventions de Metz Métropole. *Tarif(s) d'entrée : 12 euros. Horaires : 10h-19h, nocturne le samedi jusqu'à 21h.*

■ **Espagne - L'Hivernale en province de Saragosse.** *Organisé(e) par Les Décoiffés, 9 chemin de Marensac, 31450 Belberaud.* Balade pour tout véhicule ancien.

24 novembre

■ **59 - Le Pot de Laurie à Tourcoing.** *Organisé(e) par Auto Rétro d'Halluin et Les Bielles Mécaniques Wervicquoises, 28 gravier du Robinet, 59117 Wervicq-Sud. T. : 06 16 59 30 67.* Parking Action Gémo, en mémoire de Laurie Rommens, exposition de voitures anciennes et de youngtimers. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-12h.*

24 et 25 novembre

■ **82 - Bourse-expo de miniatures à Saint-Porquier.** *Organisé(e) par JPAE, 1839 route de Toulouse, 82700 Escatalens. T. : 06 24 64 81 00 ou 06 61 77 22 19. - www.jpae.fr. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

25 novembre

■ **03 - 7e Bourse aux jouets et miniatures à Dompierre-sur-Besbre.** *Organisé(e) par Rétro Mobile Club Dompierrois, Mairie, route de Vichy, 03290 Dompierre-sur-Besbre. T. : 06 21 45 65 56.* Salle Laurent-Grillet, bourse d'échanges et expo de deux-roues (Solex, mobylettes, tandems, etc). *Tarif(s) de location : 10 euros la table de 2 m. Tarif(s) d'entrée : 1 euro. Horaires : 9h-18h.*

■ **13 - Bourse d'échanges à Bouc-Bel-Air.** *Organisé(e) par Custom en Pays d'Aix, 841 Domaine de la Salle, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 04 42 89 82 95.* Bourse de pièces détachées autos et motos anciennes et collection au Domaine de La Salle, exposition de véhicules originaux et d'époque sur un terrain annexe. *Tarif(s) de location : 5 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ **59 - 33e Bourse aux jouets anciens à Willems.** *Organisé(e) par Association Les Grands Enfants, 3b rue Jean Jaurès, 59780 Willems. T. : 06 04 01 01 33.* Au Pôle Eclat. *Tarif(s) de location : 10 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 9h-14h.*

■ **72 - 19e Vide-garage et bourse d'échanges de La Ferté-Bernard.** *Organisé(e) par Auto Moto Club Fertois, La Champforrière, 72400 La Ferté-Bernard. T. : 06 89 64 86 19.* Place du Général de Gaulle, exposition d'autos et de motos anciennes, cyclomoteurs, cycles, vente de pièces détachées, outillage, modélisme, miniatures, documentation. Parking gratuit. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h30.*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud

Date : .... 2019 Intitulé : ....

Organisé par : ....

Adresse de l'organisateur : ....

CP .... VILLE ....

Téléphone : .... ou .... Fax ....

Site internet : .... email : ....

Lieu précis de la manifestation : .... Dpt (ou pays) : ....

Résumé : ....

....

....

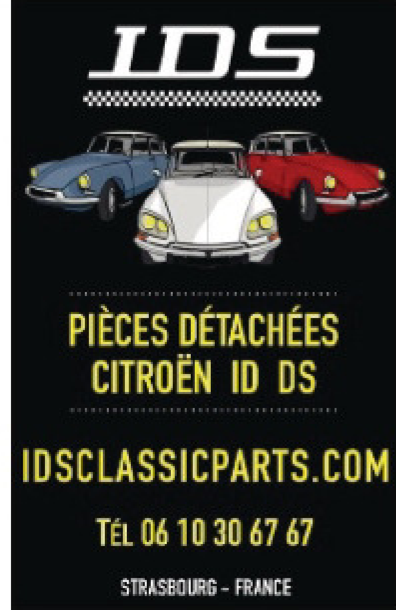
....

Tarifs de location : .... Tarifs d'entrée : ....

Frais de participation : .... Horaires : ....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE









Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Alfetta 2000 inj. de 1984, roulante, CG, plus une Alfetta 2000 inj. à restaurer. Prix : 1 300 € les deux. Tél.: 06 77 06 45 82 (dépt. 08).

Alfa Romeo Giulia 1300 de 1971, 72 000 km, très bon état + 4 jantes Alfetta. Prix : 15 000 € le tout. Tél.: 06 81 08 88 17 (dépt. 80).

Annonce Pro



Alfa Romeo Giulia Sprint 1600 de 1962, voiture française très bien entretenue, moteur d'origine, roule très bien, même propriétaire depuis 18 ans. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Alfa Romeo Spider 2000 de 1977, très bel état d'origine, rien à prévoir. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

ALPINE

Alpine A130 V6 pack GT (VAA) de 1983, 57 000 km, CT zéro défaut. Cause santé. Prix : 43 000 €. Tél.: 06 50 81 41 05 (dépt. 72).

AUDI

Audi 100 Coupé S de 1973, complète à restaurer sans papier faire dossier ffve, non tournante mais moteur non bloqué, châssis sain, a besoin d'une peinture complète et d'une remise en route. Prix : 10 000 €. Tél.: 06 11 75 43 13, rossdeutschbruno@gmail.com (dépt. 67).

Audi A4 1,6l de 1998, essence, 190 000 km, intérieur cuir, grise, état impeccable, à voir, toujours garage. Prix : 2 000 €. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

AUSTIN

Austin Mini 1100 de 1988, noire, 98 000 km, toute révisée, roues en 13 montées Cooper avec CT. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

BMW

BMW 320 de 1976, 4 cyl, 110 ch, CT OK du 7/07/2018, + pièces mécanique et carrosserie. Prix : 6 000 € à 7 000 € selon pièces, ou échange contre petite 104 ZS RSA Cooper. Tél.: 06 30 69 62 99 (dépt. 74).

BMW 323i B6 2,8l Alpina de 1982, 16 cv, 2ᵉ main, toute d'origine, révisée spécialiste Alpina, reprise à voir. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).



BMW 325 TD de 1997, touring pack, 250 000 km, pneus neufs, démarreur neuf, radiateur neuf, pompe à eau neuve, à remettre en route, entière. Tél.: 06 12 61 36 75 (dépt. 31).

BMW 501 6 cyl. de 1958, 11 cv, 4 portes, noire, très bon état d'origine, CGFN, propriétaire depuis 1984. Prix : 62 000 €. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

BMW 728i de 1982, parfait état, 140 000 km, 2ᵉ main, gris métal foncé, aucun travaux à prévoir. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

BMW 728i de 1983, BV5, type E23, 198 300 km, CGN, jantes TRX, int. velours bleu, bleu métal. Prix : 5000 €. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Annonce Pro

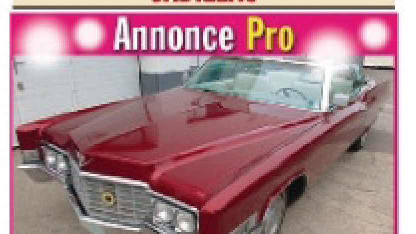


BMW Isetta 250 de 1959, française d'origine, très rare, moteur non bloqué, à restaurer entièrement. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

BMW Isetta 300 de 1961, complète à remonter + nombreuses pièces détachées. Tél.: 06 79 96 29 42 (dépt. 95).

CADILLAC

Annonce Pro



Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CHRYSLER

Chrysler 180 berline d'octobre 1972, 4 portes, 78 000 km compteur, sortie de garage, carrosserie saine avec nombreuses pièces. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

CITROËN

Citroën 2 CV 6 de 1974, à finir de restaurer, châssis, pneus, capote, sellerie changés. Reste à faire freins peinture élec. Faire offre sur base : 2 500 €. Tél.: 06 87 74 69 40 (dépt. 84).

Citroën 2 CV 6 de 1975, type AC643, 85 400 km, bleu pétrole restaurée, châssis neuf, moteur, pistons segments neufs, embrayage mécanisme neuf, allumage neuf, carburateur neuf, intérieur complet neuf, capote neuve. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 48 61 67 16, m.roland4651@orange.fr (dépt. 89).

Citroën 2 CV 6 Dolly de 1976, 3ᵉ main, 83 300 km, CT OK juillet, CG normale, rép. entr. complet fact/2 ans. Très bon état. Prix : 7 500 € à voir. Tél.: 05 58 52 91 32 (dépt. 40).

Citroën 2 CV 6 Spécial de 1982, 73 000 km, totalement rénovée par pro, CT vierge, pour connaisseur. Prix : 6 900 €. Tél.: 06 22 50 97 27, denhys@orange.fr (dépt. 34).

Citroën 2 CV AK400 de 1976, très bon état, CT OK, couleur sable beige. Tél.: 06 86 18 16 73 (dépt. 12).

Citroën 2 CV AK400, avec galerie, carte grise collection, CT OK, part par la route. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 10 12 56 36 (dépt. 06).



Citroën 2 CV de 1962, type AZ, à restaurer. Tél.: 09 75 40 52 29 (dépt. 01).

Citroën 2 CV Charleston de 1980, gris/noir, en état concours, très belle + Citroën 2 CV de 1988, bleu ciel, très bon état. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Citroën 10 HP type A Torpedo de 1921, 4 places, 3 portes, fonctionne bien, pneus batterie neufs, CGC, attestation Citroën belle patine. Prix : 15 000 €. Tél.: 06 74 61 14 17 (dépt. 28).

Citroën Ami 6 break de 1967, à restaurer complète, origine, CG, pas de perforation, châssis ok, modèle alternat. frein tambour poignée porte alu. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 83 48 62 50, 18h à 19h (dépt. 84).

Citroën AX 1,5D Image de 1995, 340 000 km, mécanique bon état, présence rouille perforante côtés AG et AD, CGN. Prix : 200 €. Tél.: 03 87 31 40 26 (dépt. 57).

Citroën BX GTi, CGN, en l'état, affaire cause santé. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 07 09 09 85 (dépt. 04).



Citroën CX Ambulance de 1992, ex-armée, D2500 atmo, 80 000 km, bon état, pas de corrosion, échange possible base même valeur. Prix : 5 500 € à discuter. Tél.: 04 50 36 01 17 (dépt. 74).

Citroën DS 20 de 1973, à restaurer, moteur bloqué. Prix : 2 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.



Citroën DS 23 iE de 1972, BVH Confort, intérieur neuf + accoudoir, pas de fuite, pas de trou, attache caravane, à prévoir peinture. Prix : 22 500 €. Tél.: 06 07 10 50 54 (dépt. 02).

Citroën DS Spécial de 1973 à restaurer. Prix : 5 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.



Citroën DS Spécial de juin 1974, 145 000 km, CT du 07/2018 ok, entretien par professionnel tous les ans. Prix : 13 800 €. Tél.: 06 80 76 56 42 (dépt. 50).

Citroën Dyane 6 de 1975, à restaurer, moteur à remplacer fourni bâche, HS, matelas de siège neuf. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 83 48 62 50, 18h à 19h (dépt. 84).

Citroën GS, bon état, échappement à revoir. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

Citroën GSA Pallas de 1981, 128 000 km, carrosserie à rafraîchir. Prix : 600 € à débattre. Tél.: 06 50 17 23 81 (dépt. 68).

Citroën ID 19 P de 1964, moteur restauré, preuve à l'appui. Prix : 12 000 €. Tél.: 06 84 64 08 54 (dépt. 36).



Citroën LN de 1977, 3 cv, CGC, entièrement restaurée. Peinture, pneus, moteur neufs à roder pendant 1 000 km, CT OK. Prix : 5 500 € bradée cause maladie. Tél.: 06 45 78 77 05, après-midi (dépt. 06).

Annonce Pro



Citroën SM de 1970, boîte mécanique, carburateurs, dans son jus, démarre mais à vérifier pour la route. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Citroën B2 Torpédo de 1923, parfait état moteur et carrosserie, capote, sellerie, 4 places. Tél.: 07 82 08 57 80 (dépt. 14).

Citroën Traction 11 BL de 1953, 15 000 km, boîte et moteur refaits par professionnel facture à l'appui amortisseurs neuf. carrosserie parfaite intérieur d'origine bon état. Prix : 12 500 €. Tél.: 07 88 09 35 72 (dépt. 94).



Citroën Traction 7C de 1937, 62 760 km, intérieur rouge, vidanges faites, radiateur, révisé entièrement, roule très bien, véhicule rare avant guerre, en bon état général. Faire offre raisonnable. Tél.: 06 11 50 48 75

Citroën XM de 1989, 11 cv, type Y3AC. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Citroën XM turbo diesel de 1993, Exclusive, boîte auto, 140 000 km, CT OK. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 22 42 14 09 (dépt. 83).

DAIMLER

Daimler 420 de 1968, 4,2 l BVA, cuir, papiers anglais, tourne, complète à restaurer, reprise Fiat ou Alfa avant de 1980. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

Daimler de 1990, 172 000 km non garantis, gris métal moyen, int. cuir noir, toit ouvrant, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

DODGE

Dodge 4X4 de 1943 (2). Prix : 1 500 € et Dodge 6x6. Prix : 1 500 €. Tél.: 07 80 41 74 69 (dépt. 11).

FIAT

Fiat 124 coupé de 1974, 1600, 9 cv, boîte 5 CGN, type CC14, tournante, complète, corrosion, sièges HS, à restaurer, gris. Prix : 2 300 € ou échange. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

Fiat 126 A1 P4 de 1979, belle caisse et bel intérieur, pneus neufs, dernier CT 06/2015 RAS mais étanchéité boîte à voir, CGN, fonctionne bien. Faire offre. Tél.: 06 99 24 62 04 (dépt. 76).

Fiat 126 de 1982, bleue, restauration totale 2016, carte grise normale. Prix : 2 800 €. Tél.: 02 38 53 27 48 (dépt. 45).

Fiat 500 F de 1971, blanche, compteur rond 75 600 km, restauration totale 2012, carte grise collection. Prix : 8 000 €. Tél.: 02 38 53 27 48 (dépt. 45).

Fiat 500 L de 1970, bleu foncé, bon état, d'origine. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat 500 L de 1970, bon état, couleur verte, CT OK. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 88 37 19 03 (dépt. 72).

Fiat Barchetta 1,8l cabriolet de 1998, 16 v, 9 cv, 118 800 km, édition limitée, couleur verte, int. cuir fauve. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 79 96 29 42 (dépt. 95).



Ventes autos (suite)

FIAT

Fiat Coupé 16V de 1995, noire, intérieur cuir, bon état, révisée mécanique. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat Panda de 1997, 124 000 km d'origine, très bon état. Prix : 1 300 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

FORD

Ford Consul 315 de 1961, très belle, freins refaits, batterie et 5 pneus neufs, peinture noire, propre. Prix : 4 000 € à débattre. Tél.: 02 43 89 85 49 ou 06 33 47 14 42 (dépt. 72).

Ford Granada 2,0l GL de 1983, grise, 2e main, 158 000 km. Tél.: 03 24 42 19 01 (dépt. 08).

Ford Scorpio Ghia 2l de 1985, moteur act. nbses pièces neuves, CGN à mon nom, roulante, look Rat's, 91 000 km. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 88 52 85 02, PGMC1@orange.fr (dépt. 69).

Ford Scorpio Ghia de 1990, boîte auto, 1re main, 4 portes, bleu nuit, toit ouvrant, toutes options, intérieur cuir, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Ford Taunus 12M de 1968 et de 1969, les deux avec carte grise, mais sans CT, + 1 t. de pièces occasion et neuves, vente notariée. Prix : 7 500 € le lot. Tél.: 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

Ford Thunderbird cabriolet de 01/01/1955, vendu dans l'état, à restaurer, estimation d'expert 24 000 €. Faire offre. Tél.: 03 29 89 76 22, répondeur (dépt. 55).

HOTCHKISS



Hotchkiss Anjou 1350 de 1951, peinture sellerie neuves, méca. suspension freinage moteur réfection professionnel, magnifique voiture confort sécurité. Échange possible contre Citroën DS 21 ou 23. Prix : 21 000 €. Tél.: 06 85 66 28 58 (dépt. 67).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso turbo de 1987, 1re main, 48 000 km d'origine certifiés. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

JAGUAR



Jaguar MK2 de 1961 en 2,4l Overdrive, restauration intégrale, très belle voiture, dossier photos et factures. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

JEEP

Jeep Cherokee 2,8l Laredo de 1986, V6, modèle US, CG collection, CT 03/07/2018 ok pour 5 ans, 129 000 miles (207 900 km) boîte auto sélec-trac. Prix : 4 500 €. Tél.: 02 32 42 00 90 (dépt. 27).

LADA



Lada 1200 S de 1988, 46 000 km, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 5 800 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

LAMBORGHINI

Lamborghini Countach Prova de 1989, PRV. Refaite à neuf, 10 000 € travaux. Pneus, peinture, allumage, pompes, filtres neufs. Moteur PRV, très bon état. Prix : 48 000 €. Tél.: 06 08 31 54 15 (dépt. 06).

LANCIA



Lancia Flavia 1800 de 1964, entièrement restaurée et expertisée à 25 500 €. Tél.: 06 10 53 10 62 (dépt. 58).

MERCEDES

Mercedes 190D 2,5l de 1990, 2e main, 280 000 km, entretien suivi, rouge intérieur, cuir toit ouvrant, à voir sur place. Prix : 2 500 €. Tél.: 04 50 56 47 18 (dépt. 01).

Mercedes 250 E break de 1992, pour pièces et 300 D moteur changé pour pièces. Tél.: 07 85 19 62 25 (dépt. 02).

Mercedes 280 S8 de 1972, 2e main, 94 000 km, modèle US, 2 couleurs, propriétaire depuis 35 ans, échange possible auto/moto. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Mercedes 280 SE W116 de 1979, noire à remettre en route, arrêtée depuis 2008, stockée à l'abri, possibilité jantes alu Mercedes avec pneus 50%. Prix : 2 500 € à débattre. Tél.: 06 17 55 86 07 (dépt. 82).

MG

Annonce Pro

MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro

MG B de 1967, très belle voiture, moteur et boîte refaits à neuf chez Bosch avec factures, roues fils, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

MG B de 1971, bon état. Prix : 13 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

MG B GT de 1974, 18 050 km, vert anglais, sièges simili cuir noir, Overdrive, culasse sans plomb neuve, allumage électronique, CT du 13/04/2018 pour 5 ans, entièrement révisée et fiabilisée, démarre au quart de tour, roule toutes distances. Prix : 15 900 €. Tél.: 06 52 85 86 26, sp@stephaneprunier.fr (dépt. 14).

NISSAN

Nissan Patrol GR de 1985. Prix : 1 500 €. Tél.: 07 80 41 74 69 (dépt. 11).

OPEL

Opel Ascona Cabriolet 2,0 l de 1988, 14 000 km, carrosserie + moteur + châssis bon état, courroie distrib. + pompe eau + radiateur neufs, capote à changer. Tél.: 06 15 65 04 29 (dépt. 92).

Opel Corsa 10S de 1989, 67 000 km compteur. Pneus, freins, batterie, pompe à eau neufs, CT OK. (Ex-agent Opel). Prix : 2 900 €. Tél.: 02 40 51 12 57 ou 06 20 80 18 22, HR (dépt. 44).

Opel Manta A, deux à restaurer, saines de caisse, 4 500 € à débattre + deux Opel Commodore coupé à restaurer 1 saine, l'autre pour pièces, 4 500 € à débattre. Tél.: 06 03 92 44 52 (dépt. 56).



Opel Manta GTE de 1977, 11 cv, 56 984 km, à restaurer, carrosserie en mauvais état, non roulante + Manta 1600 de 1976, 50 778 km, carrosserie bon état intéressante pour restaurer GTE, non roulante. Faire offre. Tél.: 06 70 62 99 85 (dépt. 74).



Opel Monza de 1980, essence, 14 cv, type 2vk4. Faire offre. Tél.: 06 70 62 99 85 (dépt. 74).



Opel Monza de 1982, type A, essence, 16 cv. Faire offre. Tél.: 06 70 62 99 85 (dépt. 74).

PANHARD



Panhard 24 CT de 1960, freins allumage refaits, batterie neuve, silencieux inox, CGN, CT OK, 80 120 km, bon état. Prix : 9 000 € à débattre. Tél.: 06 84 99 51 68 (dépt. 33).

Panhard 24 CT de 1962, moteur refait, factures. Prix : 4 900 €. Tél.: 02 54 32 26 33 (dépt. 41).

Panhard CD de 1964, même propriétaire depuis 33 ans vente cause âge, freinage neuf. Prix : 60 000 € justifié. Tél.: 04 75 76 86 88 (dépt. 26).

Panhard Dyna X de 1950, CGN, de restauration à finir tôlerie + sièges refaits + une autre pour pièces possible sans CG à voir. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

Panhard PL17 de 1960, très, très bon état, comme neuve, intérieur impeccable. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 75 64 67 71 (dépt. 14).

Panhard Z1 de 1995, tout alu, 67 509 km, très bon état général. Prix : 6 800 €. Tél.: 06 75 64 67 71, le soir (dépt. 50).

PEUGEOT

Peugeot 106 Cocktail, 237 000 km, bon état, corrosion niveau train AR. Prix : 300 € à débattre. Tél.: 04 79 87 73 49 (dépt. 01).

Peugeot 201 BR berline, 10 000 km, à restaurer, pièces ou projet hot-rod, moteur complet et non bloqué, caisse sérieusement rongée par la rouille, châssis correct mais sans plus, manque tout l'intérieur. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 04 47 80 88, classicoldtimer38@gmail.com (dépt. 38).

Peugeot 201 BR Coach de 1934, 75 000 km, magnifique, restaurée par pro, fiabilisée, proche état d'origine, tout fonctionne ! Contemporaine de Coco Chanel ! CG collection, pour connaisseur. Prix : 7 900 €. Tél.: 06 22 50 97 27, denhys@orange.fr (dépt. 34).

Peugeot 203 pick-up de 1953, très bon état, + pièces modèle Export avec ailes arrière, CT OK. Tél.: 06 14 60 78 57 (dépt. 73).

Annonce Pro



Peugeot 305 de 1984, essence, type Fourgon, environ 200 000 km, relativement saine, roule bien, prévoir révision pour le contrôle technique, en l'état. Prix : 990 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Peugeot 309 auto de 1990, bon état, complète sans CT. Prix : 200 €. Tél.: 01 34 67 79 22 (dépt. 95).

Peugeot 309 Green, origine, attelage remorque, prévoir plateau, sans CT, toit ouvrant, origine, à saisir petit prix. Tél.: 06 62 59 07 89 (dépt. 41).

Peugeot 403 berline, deux pour pièces ou à restaurer. Tél.: 06 03 92 44 52 (dépt. 56).

Peugeot 403 break, essence, en cours de restauration, très nombreuses pièces neuves, sans CT, avec CG, raison santé, break avec sièges AR. Prix : 1 300 €. Tél.: 05 55 48 21 25 (dépt. 87).

Annonce Pro



Peugeot 403 cabriolet de 1957, à restaurer entièrement, même propriétaire français depuis 56 ans, carte grise française, 1er modèle, très rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Peugeot 403 cabriolet de 1959, restauration de A à Z, avec dossier photos complet, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 404 commerciale, essence, CG. Prix : 600 €. Tél.: 06 07 09 09 85 (dépt. 04).

Peugeot 404 de 1962, pneus neufs, freins neufs, état de marche, moteur 201 8 cv + boîte, 80 €. Moteur boîte. Prix du véhicule sur demande. Tél.: 02 54 32 26 33 (dépt. 41).

Peugeot 404, deux, à restaurer. Tél.: 06 03 92 44 52 (dépt. 56).

Annonce Pro

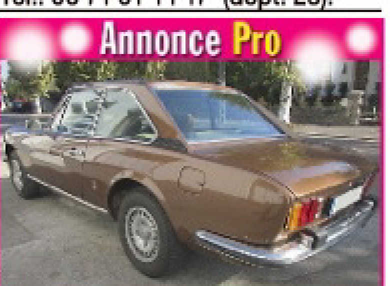


Peugeot 404 Super luxe de 1965, toit ouvrant, superbe intérieur en cuir fauve, très belle voiture, planchers sains. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 504 break de 1981, diesel, 2e main, 8 cv, 5 places, crochet d'attelage, 210 000 km, parfait état de marche. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Peugeot 504 coupé de 1971, 4 cyl. injection, CGN, CT OK, bonne mécanique intérieur velours, jante Dunlop, carrosserie restaurée gris métal. Prix : 14 000 €. Tél.: 06 74 61 14 17 (dépt. 28).

Annonce Pro



Peugeot 504 coupé injection de 1970, 4 cylindres, boîte mécanique, très bon état, dossier factures, roule très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 505 SXD du 24/06/1986, prototype, gris métallisé, pneus et sièges velours, très bon état, rampe éclairage 4 phares ronds. Prix : 900 €. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

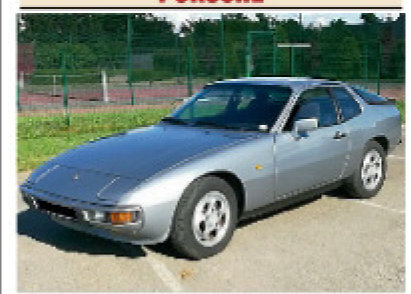
PORSCHE

Porsche 911 2,0l E de 1969, carte grise, complète, sans mécanique, à restaurer totalement + 2,0 S caisse seule bon état, lartymarc@gmail.com (dépt. 51).

Adresses classées

Ventes autos (suite)

PORSCHE



Porsche 924 S Targa de 1986, 150 ch, 170 000 km, CG coll, CT OK 2023. Bat, pneus, pp ess, cap. mot. freins AV/AR neufs. Parfait état de fonctionnement. Faire offre. Tél.: 06 32 75 49 42 (dépt. 27).

Annonce Pro



Porsche 993 4 S de 1996, noire cuir noir, 159 000 km, belle voiture avec carnet, factures, 4 pneus neufs toit ouvrant électrique, climatisation, sièges chauffants. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

RENAULT

Renault 4 CV de 1956, avec galerie, moteur freins, peinture + pièces neuves, très belle, enjoliveurs, poignées de portes R4 L. Urgent cause maladie. Tél.: 05 46 92 18 93, HR, répondeur (dépt. 17).

Renault 4 Base de 1980, CT OK, 106 000 km, quelques points de carrosserie à revoir. Très bonne mécanique. Suite héritage. Prix : 3 400 €. Tél.: 06 63 32 79 99, clotildebreteau@bbox.fr (dépt. 79).

Renault 4 de 1970, 69 030 km, entièrement rénovée. Prix : 8 000 €. Tél.: 06 86 75 37 79 (dépt. 72).

Renault 4 F6 de 1983, pour rallye des jeunes au Maroc, avec 1 ventilateur de secours, + 1 moteur de secours 90 000 km, carte grise et contrôle à mes frais. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

Annonce Pro



Renault 4 Savane de 1987, 122 800 km, châssis et caisse d'origine sans corrosion, CT OK. Prix : 4 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 5 de 1985, parfait état, 49 000km. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 84 64 08 54 (dépt. 36).

Renault 5 GTL de 1981, modèle 1982, 94 000 km, parfait état, aucun point de rouille, 4 pneus neufs, batterie neuve, parcours toutes distances. Prix : 2 500 €. Tél.: 01 30 93 62 44 (dépt. 78).

CARBURATEUR



CARROSSERIE



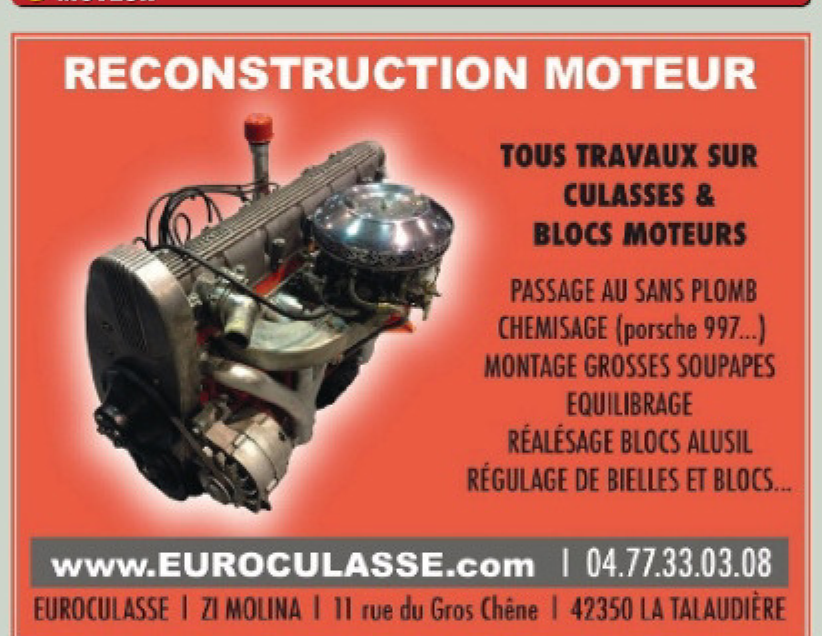
ÉLECTRICITÉ

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

INJECTION



MOTEUR





PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

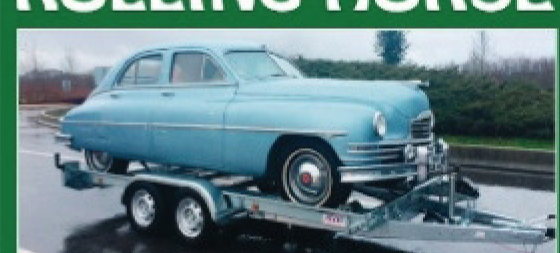
FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

TRANSPORT



DVD AUTO
TRANSPORT DE VÉHICULE
ancien, collection, prestige
Toutes distances
Devis sur simple appel
Tarifs compétitifs
Assurance selon valeur
06.48.04.13.87 - 06.87.97.33.77
dvd-auto@orange.fr
77320 La Ferté-Gaucher
RCS 538 735 606

Étienne TRANSPORT &PLUS
Transportetplus.fr
Transport sécurisé de véhicules de particuliers ou de sociétés sur remorque couverte et banalisée



06 78 70 24 75 - etienne.teychene@transportetplus.fr

ROLLING HORSE



TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances
Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR

PARE-CHOCS

Présent à Epoqu'Auto, hall H2 - U66
CPC CLASSIC-PARECHOCS
DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques
Triumph, Jaguar, Maserati, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.
mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

SELLERIE



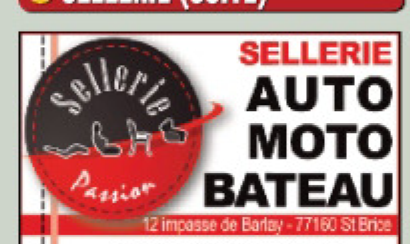
JEAN-LUC DUBOIS
Transporte vos véhicules légers
(neuf - occasion - collection - compétition)
avec sérieux et délicatesse
partout en France
et pays européens limitrophes
Livraison-Messagerie Express
(pièces autos & autres)
06.08.06.09.62
Email : zeltron24services@orange.fr
24650 CHANCELADE (DORGOGNE)

POMPES À EAU

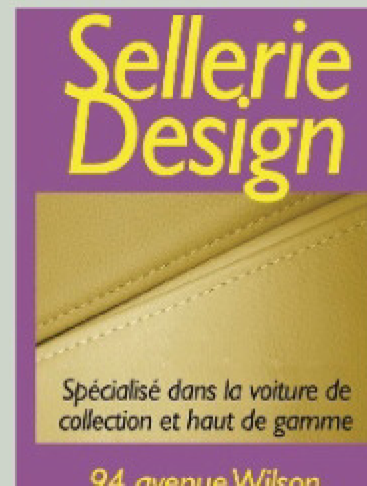


RÉPARATION DE TOUS TYPES DE POMPES À EAU MOTEURS
www.renovpompes.fr
Port. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
2, Chemin de la Carrière Sylvain
La Poterie - 02210 COINCY

SELLERIE (SUITE)



SELLERIE
AUTO
MOTO
BATEAU
12 impasse de Barbey - 77160 St Brice
Nous vous proposons la restauration de tous types de sellerie dans notre gamme tissus, skaïs, cuir...
T.01.60.58.15.74
ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com





Adresses classées

PEINTURE

RADIATEUR

Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault 5 GTL de 1983, boîte de vitesses automatique, 5 portes. Prix : 2 700 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Renault 9 Symphonie de 1985, bleue, essence, 60 000 km d'origine, contrôle effectué le 28 mai 2018, vierge. Proche du neuf vers la collection. Tél.: 01 34 97 02 10 (dépt. 78).

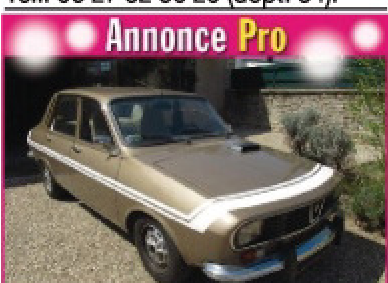


Renault 11 TD Société de 1986, 55 900 km, calandre 4 phares, boîte 5 v, entretien garage Renault. 1re main, toujours couchée garage, CT OK, TBEG. Éligible carte grise collection. Cause décès. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 11 87 43 11 (dépt. 69).

Renault 11 GTX de 1987, à restaurer, 130 000 km. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 24 69 53 15 (dépt. 81).

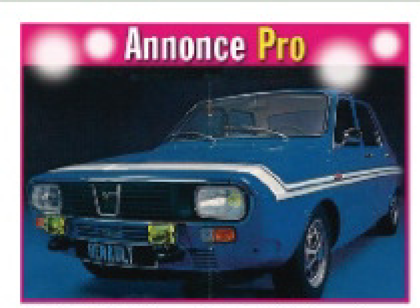
Renault 12 break de 1972, pour pièces ou à restaurer, complète, CG, corrosion, caisse moteur non bloqué, freins à refaire, prévoir plateau. Prix : 500 €. Tél.: 06 27 52 56 29 (dépt. 34).

Annonce Pro



Renault 12 Gordini de 1974, authentique Gordini, moteur d'origine refait par pro 6 500 € de factures, roule parfaitement, dessous très beaux, à restaurer en carrosserie, peinture et sièges. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 16 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 28 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

PARTICULIERS POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net



Renault 12 TL de 1974, 30 000 km, dans son jus, CT OK, aucun frais à prévoir, part par la route, toutes distances, très bon état int. et ext. Tél.: 06 08 40 81 26 (dépt. 62).

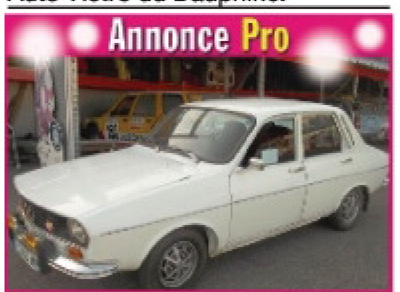
Renault 12 TR automatic de 1978, à restaurer, bonne base, carrosserie peu de corrosion, modèle rare, avec carte grise, plus nombreuses pièces. Prix : 1 300 € à débattre. Tél.: 06 64 24 47 82 (dépt. 15).

Annonce Pro



Renault 12 TR break automatique de 1975, blanche, 81 000 km, ancien tableau de bord, intérieur tissu rouge, fonctionne très bien, quelques défauts de carrosserie, vendue dans l'état prévoir révision pour le contrôle technique. Prix : 1 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Annonce Pro



Renault 12 TS phase 1 de 1974, voiture d'origine 106 000 km, intérieur tissus "drap" très bon état général. Prix : 6 800 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 16 TX de 1928, bleue ardoise, à restaurer ou pour pièces + démarreur neuf. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

Renault 18 American 2 de 1983, très bon état mécanique. Sellerie en très bon état. Carrosserie à revoir, pas de rouille. CT OK. Prix : 1 100 €. Tél.: 06 63 32 79 99, clotildebreteau@bbox.fr (dépt. 79).

Renault 30 TX de 1983, pour pièces, complète, 120 000 km d'origine. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Renault Dauphine Gordini type 1095 de 1967, CT OK, kit autobleu, jantes Targa, sièges Cobra baquet, freins refaits, pas de corrosion, très bon état. Tél.: 06 42 67 02 10 (dépt. 91).





Renault Dauphine R1090F de 1961, 90 000 km, carte grise collection cause manque de place. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 18 91 16 63, claisseh@hotmail.fr (dépt. 62).

Annonce Pro



Renault Espace turbo diesel de 1985, état d'origine, CT, roule très bien nous venons de faire, avec, le tour de la Corse. Prix : 1 950 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault Fuego TL de 1983, 6 cv, 110 000 km d'origine, blanche, 1re main, saine dans l'état, complète pour pièces. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Renault Ondine de 1960, R1090A, 6 volts, embrayage changé + freins refaits, batterie neuve, 53 584 km, CT OK, bon état, CG collection. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 84 99 51 68 (dépt. 33).

Renault Rambler Classic de 1965, 130 000 km, 1re main, quelques points de corrosion, parfait état de marche. Après immobilisation de plusieurs années, participation à plusieurs rallyes Gazoline dont le 1er en 2005. Ligne échappement neuve. Prix : 8 500 €. Tél.: 06 32 03 23 43, pbala3@wanadoo.fr (dépt. 78).

Renault Super 5 de 1985, 5 portes, 110 290 km. Tél.: 09 75 40 52 29 (dépt. 81).

Renault Super 5 Belle Ile de 1991, découvrable d'origine, blanche, 200 000 km, moteur changé, factures, très bon état. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

SIMCA

Simca 1000 de 1970, 97 047 km, boîte semi-automatique, très bon état général. Prix : 4 900 €. Tél.: 06 75 64 67 71, le soir (dépt. 50).

Simca 1000 de 1970, blanche, très bon état intérieur superbe véhicule, comme neuf. Prix : 4 100 €. Tél.: 06 62 15 88 82 (dépt. 14).

Simca 5 de 1937, restauration à terminer, freins. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 79 13 48 66 (dépt. 46).



Simca Chrysler 57 GC1 de 1970, très bon état d'origine, intérieur excellent état. Prix au plus offrant. Tél.: 06 70 14 34 72 (dépt. 83).

TALBOT

Talbot Solara Pullman de 1983, 106 000 km, carrosserie à rafraîchir. Prix : 550 € à débattre. Tél.: 06 50 17 23 81 (dépt. 68).

TOYOTA

Toyota Crown de 1969, 2,3l 6 cyl, CGN, 4 portes, tourne complète à restaurer + fourgon Hi-ACE diesel de 1985 roulant pour pièces CGN. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Toyota HJ 45 long de 1979, 148 000 km, 6 cylindres, 13 cv, diesel 3.6l, break 3 portes, treuil d'origine, TBE, carrosserie saine. Prix : 14 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Toyota Land Cruiser BJ 42 de 1982, 209 000 km, CT OK, très bonne mécanique. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 85 53 02 61 (dépt. 88).

Toyota Land Cruiser BJ 43 diesel, CG, lot de deux, CG, CT 1 an. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 07 09 09 85 (dépt. 04).

TRIUMPH

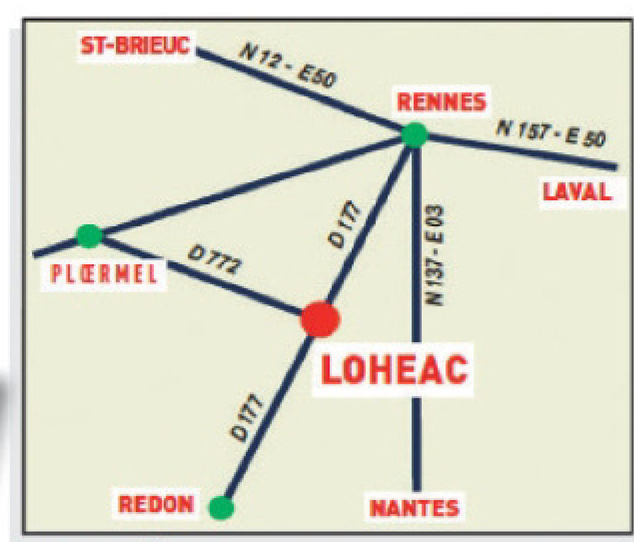
Annonce Pro



Triumph 1500 FH de 1975, française, CGF normale, une des premières 1500 FH, très entretenue, belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

MANOIR DE L'AUTOMOBILE
et des vieux métiers
Lohéac (entre Rennes et Redon)





LOHÉAC entre Rennes et Redon

HORAIRES D'OUVERTURES

Musée ouvert tous les jours,
y compris jours fériés **sauf le lundi.**

Matin : de 10h00 à 13h00
Après-midi : de 14h00 à 19h00

OUVERT TOUT L'ÉTÉ TOUS LES JOURS SANS INTERRUPTION DU 1er JUILLET AU 31 AOÛT.





TARIFS DES ENTRÉES

Adultes : 12 € Enfants de 10 à 16 ans : 8€

GRATUIT pour les enfants de moins de 10 ans accompagnés des parents

GROUPES de 25 personnes ou plus **: 10 €**

INFOS :

Manoir de l'Automobile
35550 LOHEAC
Tél. : 02 99 34 02 32
Fax : 02 99 34 05 01
e-mail : musee @ sfep.fr
www.manoir-automobile.fr



Plus de 400 véhicules à découvrir



3 espaces audiovisuels

3000 automobiles miniatures

100 personnages en habits d'époque

Hébergements et restauration à Lohéac

- **66 Chambres**
- **4 Restaurants**







Ventes autos (suite)

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK3 de 1967, 76 000 km, conduite à droite. Bleu Royal, jantes Minilite, volant Motolita, allumage électronique. Bon état général, CT récent ok. Voiture régulièrement entretenue, révision récente. Prix : 10 500 €, proggeband@gmail.com (dépt. 78).

Annonce Pro



Triumph TR 3 Overdrive de 1957, petite bouche, très belle voiture, suivi entretien très sérieux, 2 ventilateurs, porte-bagages, coupe circuit, roues chromées, etc. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Cox de 1982, 1200, propriétaire depuis 19 ans, bon état, couleur biton, rouge et noir, état d'origine 135 000 km, carte grise normale. Prix : 6 000 €. Tél.: 03 82 91 87 72 (dépt. 57).

Volkswagen Golf 1,8l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, TBÉ, factures, noire peinture neuve, très propre. 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

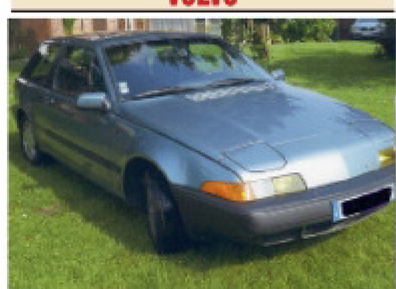
Volkswagen Golf 1800 GTi de 1983, 160 000 km, nombreuses restaurations effectuées factures et détails sur demande. Cote LVA 12 000 €. Faire offre. Tél.: 06 09 03 53 32, garrel.patrick@hotmail.fr (dépt. 30).

Volkswagen Golf 2, de 1989, 3 portes, bon état, roule tous les jours, CT 2019. Tél.: 06 43 00 38 50 (dépt. 31).



Volkswagen Karmann Ghia de 1961, blanche, restaurée 2009, CT OK, 1200 cm³, parfait état, 6V. Prix : 20 000 € à débattre, sur place. Tél.: 06 86 46 19 27 (dépt. 79).

VOLVO



Volvo 480 ES de 1989, 92 000 km, 1re main, CGN contrôle technique ok mai 2018. Tél.: 06 48 99 39 63 (dépt. 80).

Achats autos

MERCEDES

Mercedes Classe E de 1997-2002, Avant-Garde, ess, BVM ou BA, V6, 2,4l à 3,2l, en parfait état, d'origine et kilométrage modéré int. beige, cuir, part. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

OPEL

Opel Omega A 10/1990-1994, CD ou GLS, 6 cyl, 2,6l 150 ch, en parfait état d'origine, et kilométrage modéré, int. beige ou gris clair, part. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

PEUGEOT

Peugeot 504 et 505, R21 break diesel, Mercedes fourgon du 207D au 410D, tout état, déplacement partout en France. Tél.: 06 49 87 79 80 (dépt. 04).

RENAULT

Renault 5 TS de 1976/1977, avec CG uniquement, état indifférent, prix réaliste, auto de mes 20 ans. Faire offre Merci. Tél.: 06 21 15 02 03 (dépt. 94).

Renault 16 TX ou 1510 SX 5 vitesses ou 1510 GLS ou 1308 GT ou 1301 spécial, années 70/80, état concours, préférence carte grise collection, CT 5 mois. Faire offre. Tél.: 06 98 22 82 21 (dépt. 52).

Renault Frégate cabriolet à restaurer. Tél.: 06 42 68 98 58 (dépt. 93).

SIMCA

Simca Aronde, état exceptionel, d'origine ou restauration concours, faible kilométrage, peu importe année et modèle. Faire offre. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Simca Chambord ou Beaulieu, à rénover ou à restaurer (pas une épave). Prix : 9 000 €. Tél.: 06 28 01 92 60, bocquenet.eric@orange.fr (dépt. 39).

VOLVO

Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800 ES, en état d'origine ou à restaurer. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Ventes deux-roues

Aprilia RS 125 de 1999, 1re main, excellent état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

BMW R65 RT, 57 491 km, nickel, très bien entretenue. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 30 54 63 29 (dépt. 12).

Bultaco Sherpa de 1992, side-car trial 350, bon état, idéal pour trial à l'ancienne, carte grise solo. Prix : 2 000 €. Tél.: 03 22 48 18 34, laisser message (dépt. 80).



Harley-Davidson support plaque avec 4 aigles, neuf, chromé, 70 €. 12 pin's neufs chromés, 110 € pour Harley. Tél.: 04 74 93 41 85 (dépt. 38).



Ventes deux-roues (suite)

Kawasaki 125 KMX de 1990, état d'origine. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Kymco 125 cm³ Zing de 1997, 2e main, excellent état de marche et d'aspect, rouge, 4 800 km, très entretenue et à l'abri garage. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 62 94 55 17 ou 02 32 56 47 43 (dépt. 27).

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24)

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Motoconfort MC6 de 1930, dans son jus, complète en bon état, carte grise normale. Prix à débattre. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).

Peugeot 101 de 1968, cyclo bon état général, roulant, 250 €. Vélo Peugeot de 1970, type baroudeur, 250 €. Vélo Peugeot hollandais de 1970, 250 €. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).

Peugeot triporteur 57 TM de 1956, restauré entièrement mécanique + châssis, + pièces triporteur 57 TM. Prix : 5 000 € + pièces. Tél.: 04 50 41 06 70 (dépt. 01).



Peugeot triporteur glacier, restauré entièrement + pièces, CGC. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 86 44 79 09 (dépt. 73).



Peugeot triporteur plateau de 1955, restauré entièrement + pièces, CGC. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 86 44 79 09 (dépt. 73).

Rumi Formichino de 1956, scooter à restaurer, complet à 80%, vente en l'état ou en pièces détachées. + diverses pièces Rumi, moteur, culasses, etc. Tél.: 06 72 41 06 96 (dépt. 38).

Rumi Formichino à réparer et à mettre en route. Prix : 3 600 €. + pièces diverses, culasses, carter moteur, etc. Tél.: 06 72 41 06 96 ou 04 76 05 50 17 (dépt. 38).

Rumi Puma 125 cm³ de 1958, bicylindres 2 tps, modèle unique, état de marche d'origine, CG. Prix : 6 500 €. Tél.: 04 76 05 50 17 ou 06 72 41 06 96 (dépt. 38).

Vespa 400 de 1959 : lot de pièces boîte de vitesses, direction, volant, réservoir, capot AR compteur, etc. Tél.: 06 08 26 95 55 (dépt. 27@).

Yamaha 400 XJ, bon état, 1 000 €. Yamaha 125 DT, bon état, avec CG, 350 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Yamaha XJR, 1re main, 36 500 km, couleur grise, très bon état. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 1300 Bertone : pont AR complet. Prix intéressant. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Alfa Romeo Giulia, pare-chocs neuf, 100 €. 2 roues neige cloutées 165x14 Michelin, 100 €. Tél.: 06 07 56 70 72 (dépt. 06).

Alfa Romeo GTV6 : butée d'embrayage, plus roulements de boîte GTV6 ou 75, plus phares code et alternateur GTV6. Tél.: 06 02 11 52 03 (dépt. 38).

Alfa Romeo Gulietta 1300 cabriolet de 1962 : tonneau-cover, bon état, + docs. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alfa Romeo type S 45 : bobine huile bac verre 12v, parfait état de marche. Prix : 35 € port compris. Tél.: 06 98 22 82 21 (dépt. 52).

ALPINE

Alpine A110 de 1970, type 1600S : collecteur origine 4/2 + collecteur 4/1 et son silencieux. Toutes pièces moteur + 4 bielles. Prix à débattre. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110 de 1971 : collecteur d'échappement 1600 cm³, disques, étriers AV/AR, collecteur d'admission, cache-culbuteurs alu, 2 jantes alu Mad'In 10x13, doc. techn. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alpine A110 : 2 Gotti 6p.x13 bimétal. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine Berlinette 1600 S : lunette AR plexi, bon état. Prix : 180 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

AUDI

Audi 60, 80, 80 Quattro, 90, 90 Quattro, 100, 100 Quattro, 200, 200 Quattro : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Audi 80 coupé type 85 Quattro B2 GT B2 90D2 : phares 300 €, AB, 150 €, glaces 45 € pièce, calandre. Tél.: 06 61 20 77 41 (dépt. 62).

Audi 80 TD pour pièces, 1re mise en circulation, mai 1992, bas prix, pièces neuves avec factures. Tél.: 03 25 32 97 52 (dépt. 32).

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, environ 135 000 km et 235 000 km + carrosserie + accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Audi moteur, 20 soupapes, culasse et bloc embiellé, faible kilométrage. Faire offre. Tél.: 06 15 54 46 63 (dépt. 49).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Cambridge A55 de 1956 : boîte, pont lames de ressort, capot AR, à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

BMW

BMW 520i E28 de 1983, 6 cylindres, boîte auto, gros lot de pièces mécaniques et carrosserie. Prix : 300 €. Tél.: 06 03 34 70 37 (dépt. 07).

BMW M3 4 cyl, vilebrequin cote origine. Tél.: 06 15 54 46 63 (dépt. 49).

CITROËN

Citroën 2 CV camionnette et DS tous modèles : crochets d'attelage + diverses pièces 2 CV et 3 CV, Panhard. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën 2 CV, Dyane : moteurs, boîtes, bras, portes, capots, démarreur 6V 12V, + divers. Tél.: 02 98 91 50 87 (dépt. 29).

Citroën 2 CV : moteur 602 avec carter et pipe double corps, 350 €. Diverses pièces carrosserie. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).



Citroën 2 CV : pare-buffle. Prix : 180 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Citroën 2 CV : pièces, BV, alternateur, carbus, réservoir ess, volants Neiman, 2 clés, commodos, mot. EG, soufflets card neufs jantes plan ord compteurs GM cabl. Tél.: 06 12 73 04 03 (dépt. 69).

Citroën 5 HP : jante plate diam. 51,5 cm largeur 7,5 cm. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën 5 CV : carburateur, radiateur, carter, distribution, démarreur, culasse, 4 jantes, pompe huile, compteur montre, vilebrequin, bielles, embrayage, couronne. Tél.: 06 62 18 59 05 (dépt. 81).

Citroën 5HP : châssis long et diverses pièces pour 2 CV plusieurs compteurs, réservoirs fer et plastique et serrures et pièces démarreur Ducellier 6202A 381B 6V FERMA. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën Acadiane de 1981 : 4 ailes, 4 passages de roue, 1 joue d'aile, 1 capot, 1 pare-chocs AV, 1 volant, 4 clignotants AV, 2 cabochons AR + divers. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 09 80 44 89 68 (dépt. 56).

Citroën Ami 8 : capot AV, malle AR, hayon, pare-chocs AR, pneus 145x15. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Citroën AX de 1991 : freins AR complets 25000, démarreur échange standard alternateur remis en état, commande feux détresse neuve, pièces montées sur auto. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).



Citroën C4 : radiateur bon état, voir photo. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën C35 : ligne échappement et silencieux arrière diesel. Tél.: 06 80 92 64 41 (dépt. 27).

Citroën CX : 2 roues complètes. 1 jante Pilote. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Citroën CX : intérieur tissu VIP, 150 €. Jantes turbo, 50 €. Phare AV, 80 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

Citroën CX de 1976 : moteur essence CX 2000, boîte 4 vitesses, siège rouge, très bon état, réservoir, échappement, pare-chocs arrière, et diverses pièces CX. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Citroën DS : boîte mécanique 1er modèle,450 €. Aile AR de 1957 sous apprêt, 120 €. Aile AV avec ouïe de 1958, 150 €. Capot, 150 €. Aile AV de 1963 à 1967, 200 €. PC AR de 1958, 200 € + pièces diverses. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën DS : capot AV/AR 200 € pièce, custodes x2 150 € pièce, radiateur 120 €, pare brise 150 €, vitres x4 75 € pièce, monté vitre AV/AR x4 75 € pièce, pot AR 120 €, enjoliveurs 60 € + autres. Faire offre. Tél.: 06 08 77 44 67, jacky. gavard55@orange.fr (dépt. 55).

PARTICULIERS, DÉSPOSEZ VOS PETITES ANNONCES SUR
annonces.gazoline.net





Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën DS : crochet attelage + Vébasto chauffage + crochet attelage 2 CV camionnette + revues techniques + diverses pièces 2 CV. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën DS : intérieur complet en cuir marron, 4 enjoliveurs Pallas, crochet attelage, plaques custodes, lot ou détails, le tout en bon état. Tél.: 06 79 47 48 19 (dépt. 21).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 vitesses + 2 roues avec écrou central, + jantes 5 trous, échange possible contre intérieur DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën DS : phares boule LP Cibié et Marchal, état neuf, pot éch. AR 2 cercles phares ø180 neufs. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Citroën D Super de 1972 : capot AV, ailes AR, radiateur, optiques feux AV AR toit, moteur boîte 5 v pour pièces chromes divers, etc. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Citroën HY : boîte de vitesses, commande de boîte, porte droite, tiroir, tableau de bord, pare-brise, jantes, protection Hiver du radiateur. Tél.: 06 87 10 51 63 (dépt. 60).

Citroën HY : boîtes ES, diesel, cardans, radiateurs, amortisseurs. Tél.: 02 98 91 50 87 (dépt. 29).

Citroën Méhari : moteur boîte, cardan, feux, pièces diverses. Prix : 190 € le tout. Tél.: 06 83 05 36 31 (dépt. 74).

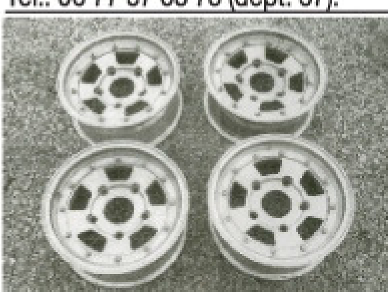
Citroën Méhari : pièces carrosserie. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Citroën moteurs CX2000 2200 carbu de 1977, BX 1,4l carbu 5 vitesses, BX 1,6l XMV6 injection AX diesel CX/C25 diesel de 1986. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

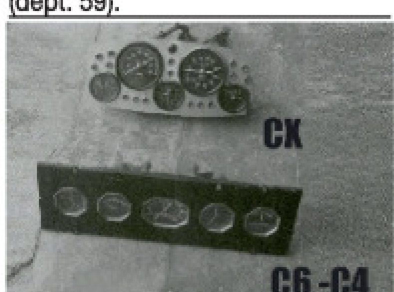
Citroën portes neuves gauche, Ami 8 break, doc T45, 55, 46, 34-60, RTA GS, pochette joints Visa, LNA, 4 cyl, 13600, 954 cm³, doc 2CV 49-64. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Citroën Rosalie 8, 10 cv : collecteurs échappement, admission réf. RTA M68 M75, 1 autre Citroën B14, bon état. Prix : 150 € l'un, port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Citroën Saxo : nombreuses pièces. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).



Citroën SM ou DS : 4 jantes alu Borbet, très bon état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).



Citroën tableau de bord CX Jaeger, 500 €. Tableau C4, C6, 300 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

Citroën Traction 11 : 1 démarreur révisé, diverses pièces mécaniques, électriques. Tél.: 02 43 68 34 81 (dépt. 53).

Citroën Traction 11 cv : culasse + moteur complet avec boîte jamais démonté 15-Six 6 cylindres du 8/06/1950. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën train AV 2 CV, 30 €. Cache roue 2 CV Camionnette, 50 €. Bobine 2 CV, 5 €. Petit lot pièces 2 CV, 50 €. Phares rectangulaires 2 CV, 40 €. Buttoirs pare-chocs 10 €. 2 CV H divers 10 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Citroën Xantia XM de 1997 : pièces mécaniques et carrosserie. Tél.: 00 41 795 81 12 60, Suisse.

Citroën XM : capot AV/AR, 100 €. Phare AV/AR, 80 €. Int. cuir noir, 350 €. Pare-chos AV, 100 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

DAF

DAF 44/55 de 1972, pièces. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

DATSUN

Datsun Cherry 100A de 1977 traction AV moteur + boîte + pont type moteur A10. Prix : 600 €. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

DE DION BOUTON

De Dion Bouton Magnéto Vigtrix type V14 4CL Voltex RB type L06 tourne à gauche. Prix : 200 € avec port. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

EXCELSIOR

Excelsior joints de culasse, essence diesel : 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteur. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).





Ventes pièces (suite)

FIAT

Fiat 124 Spécial de 1965 : 4 portières, deux capot avant et arrière, rampe éclairage 4 phares, bas prix, couleur verte. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

Fiat 500 F : démarreur testé, 50 €. Pare-soleil, 10 €. Poignées de maintien int. 10 €. 2 clignotants AV, 10 €. Feux AR, 20 € les deux. Fiat 500 Jardinière : 2 feux AR, 30 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Fiat 600 : boîte et capot AR. Pour Fiat 500 : moteur et vitres, enjoliveurs de roues pour Panhard 24CT et PL17, épaves avec CG. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Fiat Ritmo de 1982 1er modèle : pare-chocs arrière, bon état. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

FORD

Ford A : 5 jantes à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ford boîte 4 vitesses, Escort, Taunus et Capri V4 1,7l, Sierra essence 5 vitesses, Sierra diesel 2,3l, Scorpio 2,5l turbo diesel, Transit diesel de 1973. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Ford Capri, Escort, Fiesta, Taunus, Granada, Orion, Sierra, Scorpio : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Ford Fiesta de 1979 à 1989 : pare-chocs, optiques, radiateur, feux, intérieur, moteur boîte, pneus 145x12. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford Mustang de 1974 : 1 jante acier, bas prix, faire offre ou pour décoration. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Ford Vedette de 1950 : 2 antibrouillards avec supports, 2 phares, 2 antibrouillards pour années 53/54, Simca V8 culasses, 2 antibrouillards de calandre. Tél.: 01 34 74 07 45, 13h ou 19h (dépt. 78).

HONDA

Honda Accord de 1980 : moteur complet et bas moteur boîte automatique, trains AV et AR, réservoir, feux et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

HOTCHKISS

Hotchkiss AM2 : moteur BV pour pièces + vilebrequin bielles. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso : jante 155x70x12, à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

JAGUAR

Jaguar MKII : ensemble 2 carbus SU avec leur pipe admission air. Prix : 150 €. Tél.: 03 22 40 54 75

Jaguar XJ6 4,2l série 1 : 1 aile AVG, 70 €, 2 portes AVG, 1 AVD, 80 € pièce. 1 porte ARG et ARD, 80 € pièce. 3 tôles sous ailes ARG et ARD, 30 € pièce. 2 charnières, 25 €, 1 malle AR, 100 €. 1 pare-chocs AV, 2 pare-chocs AR, 80/120 € pièce. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

JEEP

Jeep Mutt 151 A1 et A2 pièces neuves et occasion dont 1 caisse A, 300 €. Pièces Toyota BJ 40 de 1978, 2 ponts, 1 boîte transfert et autres pièces Jeep Poncin. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

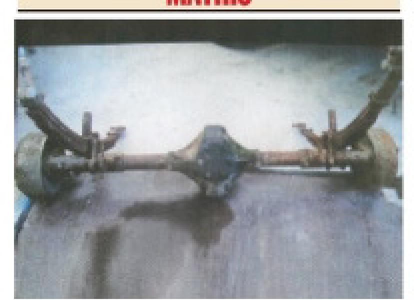
LANCIA

Lancia Beta Coupé 2000 de 1977 : 2 rétros, aile, 2 ceintures sec, 1 démar, 1 alternateur, 1 cloche 2 FJ, 1 XU, 1 jante alu, 1 ventilateur + mot. pr eau. Tél.: 06 12 73 04 03 (dépt. 69).

MASERATI

Maserati bi-turbo de 1984 : lot pièces. Tél.: 06 78 54 20 23 (dépt. 77).

MATHIS



Mathis pont court modèle ancien avec ses ressorts long 1,12 long roue à roue 1,280 gros freins à tambours double freinage épaisseur tambour freins 110 ø220. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

MATRA

Matra 530 : lunette arrière. Faire offre. Tél.: 06 70 12 57 59 (dépt. 28).

Matra Djet de 1964 : moteur essuie-glaces, banane AV et grille alu, disques AV/AR, boîte à eau, cache culbu. alu, freins AV/AR, serrures, doc. technique et conduite, entretien. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes 250 TD : 5 jantes alu très bon état, se monte sur VWT4, avec kit écrous antivol + 2 pneus Firestone TS300 195/65/R15 91H, 500 km. Prix : 400 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Mercedes 300 GD 4x4 de 1983 : toutes pièces mécanique et carrosserie, etc. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

Mercedes 407 D, 409 D, 309 D de 1980 : boîte de vitesses bon état. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

MG

MG A 1300 : 4 jantes peintes à rayons avec les 4 écrous papillon, bon état. Prix : 500 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

MITSUBISHI

Mitsubishi Pajero Pinin : silencieux arrière réf. Walker 22539 neuf, GDi, 122 ch. Prix : 50 €. Tél.: 06 72 20 77 31 (dépt. 38).

NISSAN

Nissan Patrol GR 2,8l : boîte de vitesses + boîte de transfert de Terrano 2, très bon état. Tél.: 05 53 67 93 14, HR (dépt. 47).

OPEL

Opel Astra 1,4l i break : complète, tournante sans CG, bon état. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Opel Commodore 6 cyl. de 1974, culasse complète, delco, démarreur, alternateur, pompe à eau, servofrein, pont AR, jantes tôle 5x14, carter, moteurs, bielles. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Opel Kadett de 1990, essence 1200 moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant 33 158 km certifiés. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

PANHARD

Panhard pare-chocs PL17 nervurés, baguettes Dyna, PL17, doc. Dyna Z, X, 24. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Panhard PL17 de 1964 : diverses pièces. Prix : 200 € le lot. Tél.: 06 37 74 85 97 (dépt. 50).

PEUGEOT

Peugeot 106 : diverses pièces. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Peugeot 201 4 portes : 4 jantes, 40 €. 2 ailes AR, 20 €. 2 phares antibrouillard 406, 30 €. Bois tableau de bord 406, 20 €. Feux rouge 204, 4 soupapes 203. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Peugeot 203 break de 1983, complète, démontée, sans CG, à restaurer ou pièces, moteur non bloqué, manque radiateur. Prix : 650 €. Tél.: 05 55 48 21 25 (dépt. 87).

Peugeot 203 : pièces, câble de compteur, pare-brise en bon état, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 204 : 1 aile AVG, ailes AR, pare-chocs AR, cardans, compteur, optiques. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Peugeot 204 : 1 calandre plastique, 50 €, 1 pare-chocs inox AR sans caoutchouc, 60 €, 1 pare-chocs AR inox avec caoutchouc 70 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 : arbre à cames neuf, boîte d'origine. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 403 : éléments pare-chocs neufs, butoirs, calandre, pare-brise, soupapes, baguettes, bas de caisse, déflecteurs, bloc compteur. Tél.: 01 34 60 48 50 (dépt. 78).

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécaniques et carrosserie. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 404 de 1968 : 1 bloc moteur + distribution, 160 €. 1 boîte de vitesses type BA7, 100 €. 1 delco sev, 40 €. 1 échappement, 50 €. Tél.: 03 86 61 15 58 (dépt. 58).

Peugeot 404 : capot AV, pare-brise et lunette AR. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 404 : moteur avec boîte démarreur, allumeur, dynamo, carburateur, calandre, capot. Prix sur demande. Tél.: 02 54 32 26 33 (dépt. 41).







Renault 4 CV de 1954 : 1 démarreur à tirette Ducellier 6V réf. : 401A. Prix : 60 €. Tél.: 06 31 60 25 47 (dépt. 76).

Renault 4 CV de 1958 : caisse nue révisée + diverses pièces mécanique, carrosserie, électrique. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Renault 4 CV, 4L, 404 : galerie, 2 antibrouillards pour 4 CV, Cibié 2 Marchal pour 404 rectangulaires. Tél.: 01 34 74 07 45 (dépt. 78).

Renault 4 CV : capot AR, 1 portière AR droite, pièces diverses. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault 4 CV : capots AV et AR, et pièces pour Dauphine train et boîte. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 4 CV : déflecteurs, entourages, culasse avec soupapes rodées, tambours, moyeux, étoiles, arbres de roues, tôlerie côté moteur, réservoir essence ferrures pare-chocs. Tél.: 01 34 60 48 50 (dépt. 78).

Renault 4 CV : galerie marque Old, très bon état. Prix : 80 €. Tél.: 06 81 51 46 73 (dépt. 54).

Renault 4 CV : train AV complet, 4 tambours rectif, 4/1 Autobleu, moteur complet, carbu 22 Jerrican essence roue de secours état rare, BV 314 3 vitesses 318 4 vitesses, ailes. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 4 CV : traverse AR sable métal BV 3V 283 20 can BV 318 15 4V jerican ess tambours AV/AR rectif 1954 galerie toit alu Saprar 4/1 autobleu. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 4 de 1963 : boîtes de vitesses, 4 vitesses alu et fonte. R5L de 1982, R5 4 vitesses, R5 GT turbo de 1985, R6, R18 TL + diesel, R 25GTX 2,2l. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).



Peugeot 404 cabriolet : bas de caisse gauche et droit neufs refabriqués. Prix : 500 € les deux. Tél.: 02 96 45 56 17, HR (dépt. 22).

Peugeot 405 : 5 jantes. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 504 cabriolet : moteur avec pompe injection Kugelfischer + boîte 4 vitesses, bon état. Prix : 1 400 €. Tél.: 07 70 03 81 46 (dépt. 59).

Peugeot amortisseurs Koni neufs arrière Peugeot 404 break, 504 break, 504 Dangel, 304, arrière 1973 à 1977, berline break et cabriolet 305 arrière 1982 à 1985. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 911 3,2l de 1988 : lunette AR, custode G/D, disques AV/AR, étriers AV/AR, cardans G/D, bras de suspension ARG, tirants de suspensions AR, doc. technique + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

RENAULT

Renault 4 CV de 1950 : moteur 662 2 complet à restaurer cache culb Ventoux chrome et Gord 2 feux AR scintex ailes ARG ARD saines train AV complet carbu 22iB, galerie de toit. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.





Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 de 1985/1986 : pièces, 4 portes, 1 capot avec optiques, 1 hayon AR, 1 aile AVG, 1 AVD, 2 petites vitres AR, soufflets, cardans neufs, pare-chocs. Tél.: 06 12 73 04 03 (dépt. 69).

Renault 4 F6 Sinpar de 1983 : kit complet + moteur 75 000 km, + autre pièces type R2370 + plaques sans carte grise. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 03 34 70 37 (dépt. 07).

Renault 4 GTL de 1980 : capot couleur rouge, état moyen. Prix : 80 €. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

Renault 4 : carburateur Solex 26 DiS 5 réf. U779000, bon état. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Renault 5 Alpine turbo : 5 jantes à prendre sur place. Prix : 250 €. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glace, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

Le sommaire détaillé des articles parus jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site http://gazoline.net

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137
138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	150	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189
190	191	192	193	194	195	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212
213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256
257	258	259																			

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL

VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications. soit .... x 5 € = ... €

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

Ventes pièces (suite)

RENAULT

Renault 5 : portes, ailes AV, pare-chocs, optiques feux, échappement, pneus 135/145x13. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 8 Gordini de 1970 : cache culbuteurs alu, hydrovac, collecteur de filtre à air, disques AV/AR, étriers AV/AR, docs technique + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).



Renault 8 : 2 feux AR PK, 2 élargisseurs de voie, 2 LP Oscar Plus, 2 AB Marchal, 2 rétro. Obu. Tél.: 07 84 07 62 09 ou 03 86 33 33 16 (dépt. 89).

Renault 9, Renault 11 : aile AVG, radiateur, optiques, feux, compteur, moteur, pneus 155x13. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 10 phase 2 : jupe AR neuve. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault 10 : culasse complète avec pompe à eau + pipe admission, + échappement + hélice, 80 €. Dynamo, 20 €. Revue, 10 €. Pompe essence, 10 €. Pare-brise, 20 €. Roue, 40 €. + petites pièces. Tél.: 02 35 29 14 44 (dépt. 76).

Renault 11 turbo de 1987 : carbu + culasse avec soupapes + vilebrequin + arbre à cames + carter huile cloisonné, le tout bon état. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Renault 14 : aile AVD, optiques, échappement, intérieur, calandre, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 19 : intérieur tissu. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 21 RX, TX, TXE : tête d'allumeur Valeo, Ducellier neuf dans sa boîte d'origine. Prix : 30 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 53).

Renault 21 : pièces carrosserie, aile AV D et G + capot. + capot Super 5 ailes AVD, Express aile AV D et G + calandre Clio aile AV D et G. Prix : 25 € pièce. Tél.: 06 21 72 48 38 (dépt. 59).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).



Renault Alpine : bougies Marchal H33RG compétition, 345 : Champion N 60R N62R, N57R : tête Rotor rupteur condensateur Ducellier origine A110 1300/1600 R12G. Tél.: 01 48 27 75 90 (dépt. 95).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avant de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault bagues étanchéité antifuites sortie différentiel pour BV Renault 5 Turbo et Alpine Type UN, 369, 364 et 365. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Renault boîte de vitesses type 336.20, 30 €. Manivelle Dauphine 4 CV, 3 €. Compteur 4 CV, 10 €. Tableau de bord Renault 1920-1930, 30 €. Dynastar Renault D70 3TR. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio de 1994 : moteur 1,9l diesel refait à neuf, pompe injection révisée, 2 étriers + 2 disques ventilés neufs, démarreur neuf, alternateur, 2 rétros extérieurs. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Renault Fuego : moteur essence, optiques, feux, radiateur, calandre, cardans. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Super 5 de 1987, pour pièces. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Super 5 GT de 1986 : moteur avec durits huile embrayage + pompe à eau + allumeur, le tout bon état. Prix : 400 €. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Renault Super 5 : toutes pièces carrosserie mécanique des années 83/84/85. Prix intérressant. Tél.: 06 78 05 54 82, soir (dépt. 70).

ROVER

Rover 214 Si : moteur boîte, berceau, cardan, boîtier électronique + diverses pièces. Tél.: 04 79 87 73 49 (dépt. 01).

ROSENGART

Rosengart LR4 : moteur non grippé BV essieu AV, 2 blocs moteur vilebrequins, bielles, pistons, carbu, dém. Dyn + divers. Prix : 500 €. Tél.: 02 38 53 27 48 (dépt. 45).

SIMCA

Simca 1100-1200 S : volant de direction, 3 branches en bois, très bon état. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

Simca 8 - 1200 de 1951 : capot AV, malle AR, ailes avant. Éléments de carrosserie en bon état. Tél.: 06 31 52 70 59 (dépt. 38).

Simca P60 de 1959 : allumeur Ducellier, démarreur, feux AR, jantes vitres, état moyen. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

Simca Rancho : attelage, très bon état, 80 €. Neiman, 40 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

SUZUKI

Suzuki moteur 413, faible kilométrage. Tél.: 06 15 54 46 63 (dépt. 49).

TALBOT

Talbot Samba Rallye de 1982 à 1985 : toutes pièces moteur et boîte de vitesses. Prix sympa. Tél.: 06 78 05 54 82, le soir entre 18h et 20h si possible (dépt. 70).

TRIUMPH

Triumph TR3 de 19690 : hard-top neuf, jamais monté, résine noir, int. feutre gris marque Limora, y compris visserie. Tél.: 06 08 26 95 55 (dépt. 27).

Triumph TR4 de 1963 : pièces, 2 amortisseurs AR Armstrong tarés, pare-chocs AV/AR butoirs radiateur col de cygne. Tél.: 06 12 73 04 03 (dépt. 69).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Cox de 1972 : capot AR, aile AVD, portes D, optiques, pare-chocs, pneus 155x15. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volkswagen Golf : calandre 4 phares avec deux optiques au centre. Prix : 80 €. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

VOLVO

Volvo 122 : jantes, collecteur échappement + admission, calandre 67 neuf, vitrage, berceau AV, pompe essence, tambours, disques, cerclo volant, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 140 : enjoliveurs jante, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 SU HS6 + 2 HIF reconditionnés à neuf, 2 Solex 40 ADDHE, très bon état, moteur B18B occasion bon état. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : boîtier injection + faisceau, portes, collecteur adm. + échappement, butoirs AR neuf, Neiman, radiateur chauff, rétroviseurs ext, jantes. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Le bulletin d'abonnement est en page 117

Volvo 1800 ES de 1973 : vitrage complet + chromes, console centrale, poignées int. + ext, manivelles lève-glaces, compteurs, réservoir, feux AR, pare-chocs, Servo F. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 break : démarreur, alternateur, portes, jantes alu 242 GT, jantes tôle + enjoliveurs, accessoires moteur B200E + 230E, centre pont, instrument TB. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 : pièces GL 240 de 1980, argent métal, 4 portes + joints, 2 ailes AV, bavettes, 1 capot, 1 coffre, sièges AV et AR, velours bleu, clignotants, feux AR, radiateur, + diverses pièces, le tout en parfait état. Prix : 550 € le lot. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR + joints, tambours, fusées, triangles, boîtier direction, arbre transmission, poignées. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 544 : aile ARD, capot, malle AR, radiateur chauff, ventilateur chauff, mécanisme essuie glace, enjoliveur pare-brise + lunette AR, réservoir. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo break 740/850/V70 : ailes AV, vitres, hayon AR, capot, moteur lève-vitre, essuie-glace AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15+ 16, volants, boîte 5 diesel. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).



Ventes pièces (suite)

VOLVO

Volvo P1800 de 1965 : compteur température capillaire neuf, compte-tours neuf, vitrage, portes, radiateur chauff, pont, poignées int. + ext, jantes, crémaillère. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : rétro int, refroidissement huile, crémaillères vitre, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise air chromée, jante. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

DIVERS

Carburateurs 1 Ménini CM 2974, 50 €. 1 double corps marque inconnue inscription 246, 20 €. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Carburateurs lot auto de 1955-1965, 5 € pièce. Lot courroie diverses, 40 €. Lot verre de phares, 8 € pièce. Lot allumeurs de 1950-1970, 8 € pièce. Lot tête allumeur 3 € pièce. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Carburateurs plusieurs de 22 à 34 Solex, plus carbu Weber 30 iBA 36 DCNVH 5/101/36 iD F 44 AOK vertical Golf 1 066129025J, et Honda Civic tous très bon état. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Carburateurs Solex 30FH, 40 €, 30 VBFD (Rosalie ?) 40 €, Solex 35PSDi2, 40 €, Solex 32-34 PDSiT3, 40 €, Solex en bronze sortie de 23. Prix : 50 € à débattre. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Carburateurs Solex vertical Chenard & Walker avec son embase (brit. patent 431293, deux exemplaires. Prix : 50 € l'un. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Carburateurs Zénith 30T n°10233. Prix : 50 € à débattre. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Carburateurs Zénith vertical 32 INA. Prix : 50 € à débattre. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Échappements lot de 130 échappements silencieux arrière intermédiaires tuyaux neufs, liste sur demande. Prix : 600 €. Tél.: 06 72 20 77 31 (dépt. 38).

Montre aiguille rectangulaire 12V Jaeger, électrique 12 volts, jamais montée. Prix : 25 € + envoi Mondial 4,50 € Mail : pascaltouze9@gmail.com (dépt. 27).

Moteur 4 cylindres Perkins, 4 236D, de 1975, très bon état général. Peu d'heures, adaptation Perkins/Dodge 4.203/3.157 + chapeau com de BV neuf. Tél.: 06 48 49 80 72, le soir (dépt. 01).

Moteur Millot L3, 350 €. W110, W112, 100 € (2). Briggs et Stratton fonte de 1940, 150 € (2). 1 motobineuse Stafor 60 €. Motofaucheuse Giralda (2) 60 €. + 2 autres PP. 1 moteur Cox 1300 + 1 moteur S1000 PP 100C (2). Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Moteur PRV V6 turbo. Prix : 750 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Moteurs Bernard W10 sur brouette, Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Moteurs BV 202, 203, 404, 505, J9, J5, LT 35, Ford 5000, Perkins, Ruch, Flash, P60, 11D, 15X 6, HY, DS, C35, 3510, Combi, 1302, 203, 404, 505, Kawasaki, ZXT, LXT, LTD, B110, 35, 8. Tél.: 06 85 18 19 61 (dépt. 49).

Motopompe Sides moteur R8 40 m, 74h de fonction, 220 €. 1 pompe 220 v, 50 €. 1 pompe W110, 30 €. 1 compresseur sur prise de force. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Optiques phares ancêtre avec sa loupe, voir le même Gazoline mars 2010, page 24. Prix : 160 € à débattre. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Pare-brise pour Fiat 1300, 1500, 1800, 850, 124, 132, Opel Kadet, Rekord 60'S, Ford 17M, 20M, Cortina, BMW 2500. Prix : 60 € l'unité. Tél.: 06 75 92 11 43 (dépt. 60).

Pneumatiques 1 pneu neuf 185/55R15 82H Continental Premium Contact avec ou sans jante Clio 3R, 1 pneu neuf 175/65R15 82T Michelin Energy radial XSE. Tél.: 06 48 49 80 72, le soir (dépt. 01).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 4 jantes Pilote Traction, 350 € avec 2 enjoliveurs. 4 jantes BM, 100 €. 3 jantes Targa, tôles, 165x13, 100 €. 5 enjoliveurs Mercedes, 100 €. 4 enjoliveurs pour 2 CV marque Gala, 120 €. 3 enjoliveurs Traction, 70 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Pneumatiques Firestone pneus neufs profil ancien, taille 640x14, 590x14, 160x13, 190x13, 600x13, 600x12. Prix : 25 € pièce. Tél.: 06 21 72 48 38 (dépt. 59).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neige cloutés, 2 en 145SR10, 2 en 135x13, 2 en 165x13, 2 en 185/70x13, 4 en 185/70x14, 4 pneus neige Contact 185/70SR13, 4 neige 145x13, 2 en 135/65R13. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Réservoir et plaque d'immatriculation avant avec tête d'Indien moto Dollar, années trente. Faire offre. Tél.: 06 24 69 53 15 (dépt. 81).

Citroën TA, filtre à air Wolks, calandre 11BL, jante Renault à bâtons métal 13/4x45, jante U23 sablée, pare-brise 1920/25, jantes 5 HP à talon, jante Ford Y + MKII tôle. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Pare-brise Traction, R12, Ariane, R16, 1 BV, B12, Ford Capri, moteur BV 2 CV 6, Pare-buffle pour 2 CV AV, AR, 180 €. 4 enjoliveurs Galla 2 CV, 120 €. Jerrican Secours pour 4 cv. 2 portes en Weman, 1 de Cox 1300 AVG, 2 pare-chocs 924. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

PEUGEOT

Peugeot 203 de 1954 : sabots d'ailes Robri réf. : 330 et 329 ou 336 et 337, et baguettes de bas de caisse. Tél.: 06 87 10 08 10 (dépt. 54).

Peugeot 304 cabriolet de 1974 : une jante alu, modèle Peugeot FPS 5Jx14-FH-H40 fixation 3 trous. Tél.: 06 12 29 92 40 (dépt. 30).

Peugeot 404 : pompe injection Kugelfischer + injecteurs. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Peugeot 604 SL V6 : silencieux AR 1er modèle, 2 entrées, 2 sorties, réf. Peugeot 1724-89, échange possible contre doc. pour Renault. Tél.: 04 77 37 78 92 (dépt. 42).

RENAULT

Renault 17 TS de 1979, phase 2 : pièces, ou voiture non roulante pour pièces. Tél.: 06 56 77 20 80 (dépt. 42).

Renault 8 ou 10 : commodo éclairage en TBÉ. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Estafette R2136, R2137 : boîte 4. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault Goélette de 1954 : démarreur Ducellier 6 volts, pour 362 E2 SP 12 type 442 A. Tél.: 06 43 83 05 78 (dépt. 61).

SIMCA

Simca Aronde Grand Large de 1955 : joint caoutchouc de vitre latérale. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

TALBOT

Talbot Horizon 1308, 1509, 1510 : moteur 1442 cm³, bon état. Tél.: 04 76 38 41 16 (dépt. 38).

Talbot Tagora V6 : paire Weber 40iT100 + paire pipes admission. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

TOYOTA

Toyota Celica de 1970 à 1980 : pièces, ou auto. Tél.: 06 12 93 56 08 (dépt. 78).

DIVERS

Lots Mano chromés diamètre 52 neufs Jaeger Veglia + compte-tours : compteur diamètre 100 Jaeger. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Achats pièces

BMW

BMW 325 TDS Touring de 1996 : phare AVD. Tél.: 06 65 22 94 13 (dépt. 49).

FIAT

Fiat 128 AR de 1973 : 2 portes 1972-1975, caisse saine, sans CG même sans mécanique indifférent, berline 2 portes à voir, échange possible. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Fiat Tipo TDS 90 : tableau de bord digital. Tél.: 05 56 88 71 13 (dépt. 33).

HISPANO-SUIZA

Hispano-Suiza type K6 30 cv : éléments châssis, moteur, boîte, pont, train avant, etc. ainsi que pièces Bellanger et Génestin. Échanges possibles. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

LANCIA

Lancia Thema 2,0l turbo 16V de 1989 : jauge essence, transmetteur de pression d'huile. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).



Berliet 770 K long, de 1972, camion benne en état de marche, 93 671 km, a toujours été garé dans un garage. Faire offre. Tél.: 06 69 01 66 29 (dépt. 91).

Citroën U23 de 1954, 9 cv es, CCTE, CGC, nouvelle cabine caisse bois Maraîchère, factures, prévoir peinture, tourne, sortie de grange. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).



Ford Canada 4x4 complet, sans caisse AR, avec CGAG à mon nom, diesel, 4 000 €. Tracteur Pony 812, 203, 350 €. Châssis Auto Union Munga moteur R18 avec 4 pneus TBE, profil US. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).



Hippomobile de 1910, complet, restauration en 1980, en bon état. Prix à débattre. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).

Mercedes 508 D VL de 1968, châssis cabine, pièces 406 D, 407 D, 508 D, boîte de vitesses, train AV, ressorts, jantes, démarreur, alternateur, radiateur, siège chauffeur, transmission, boîte et culasse 407 D de 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).



Volkswagen T3 Bus, à restaurer, CG 2pl, équipé camping-car, sans moteur diesel, avec 1 Golf diesel SDi (pour moteur). Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Utilitaires

Renault Estafette Alouette, en très bon état. Tél.: 06 46 00 01 02 (dépt. 79).

Ventes Caravanes

Henrymag-Mondial week-end de 1971, PTC 1 t, 3 places auvent (traction avec permis E) long 5,23 m, larg. 2,03 m, h. 2,35 m. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

Annonce Pro



Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats Caravanes

Ford Caravane 11 cv de 1985 : deux phares et deux clignotants + autres pièces mécaniques. Tél.: 04 73 91 50 49 (dépt. 63).

Ventes Remorques



Erka de 1965, petite, très bon état sauf pneus à changer, pour 2 CV, 4 CV, Simca 1000. Prix : 180 €. Tél.: 04 74 93 41 85 (dépt. 38).

Petite remorque pour vélo à restaurer, estampillée Michelin, plusieurs anti et LP ronds et rectangulaires, plusieurs RTA (200), à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Satellite double essieu, basculante, treuil mécanique. Prix : 2 200 €. Tél.: 06 70 33 92 92 (dépt. 24).



Walker tente remorque avec 1 ch. et coin repas + auvent et roue de secours. Prix : 350 €. Tél.: 06 86 66 87 36, lebougnat 1956@gmail.com (dépt. 77).

Ventes Tracteurs

Dexta 2000 de 1965. Prix : 1 500 €. Tél.: 07 80 41 74 69 (dépt. 11).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motoculteur Staub week-end de 1966, 50 €. Motoculteur Staub PPX roto, 200 €. Motoculteur Staub PP 6 roto, 350 €. Charrue + roues PP6, 300 €. Roue PPX, 100 €, pièces diverses Staub. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autre. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques pour Bobcat (27x10 50 14) neufs. 4 pneus Continental neufs (11,5-80-15,3) + jantes. Tél.: 04 79 87 73 49 (dépt. 01).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Tracteur CG équipé d'une grue forestière, avec grappin ou remorque forestière avec grue et grappin de débardage. Faire offre. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).



Vendeuvre Super AS de 1956 dans son jus, mono cyl. diesel air, carte grise, tourne très bien, freins neufs, relevage 3 points, poulie, avec benne AR basculante et Canadien. Prix : 1 950 € le tout. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Achats Tracteurs

Fordson F de 1920, roue fer ou pneu complet ou pour pièces, éch Vendeuvre SBB 1 cyl. eau complet, CG ok, à remettre en route. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Le bulletin d'abonnement est en page 117

John Deere 100 ou 200 à pot catalytique Alfa Imola 33 année 1993. Tél.: 02 37 47 17 36 (dépt. 28).

Échanges

Citroën XM V6 de 1990 et 1991, les 2 CGN, les 2 boîtes 5, intérieur cuir, tournantes, une embrayage HS. Faire proposition, vente possible, à voir. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Collection 12 à 15 véhicules anciens à restaurer pour certains, 30 à 50 000 €, liste sur demande, contre Camping-car ou cabriolet récent, étudie toutes propositions. Tél.: 06 81 54 40 51, pas de SMS (dépt. 11).

Écussons Ford 4 en émail métal, 5 pièces contre 1 émail métal Alfa Romeo Milano ø55mm, très bon état. Tél.: 02 54 87 86 64 (dépt. 41).

Mercedes 200 SLK de 1996, 1er modèle, parfait état, contre Renault Caravelle ou Matra 530. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

Ventes Jouets-Miniatures

4000 autos, camions, Le Mans, Bus, Vans, Rallye, voitures de BD et cinéma au 1/43e. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordet maco @bluewin.ch, Suisse.

Avions guerre 1939-1945 1/72e métal, Altaya, 50 modèles, 15 €-35 € pièces. Liste sur demande. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordetmaco@bluewin.ch, Suisse.

BMW Z3 1/18e, UT, 45 €. BMW Alpina B7 coupé 1/18e, Otto 55 €, Fiat 500 de 1957 et 2003, Mondo 1/24e, 40 €, coffret F1 Renault Champion 1992-1996, 80 € 1/43e. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordetmaco@bluewin.ch, Suisse.

Camion benne Barreiros de 1968 1/18e Filoguide neuf, boîte Paya Esp 189 €, Mercedes 250 Berline de 1965 1/18e 40 cm neuf-boîte Rico ESP, 199 €. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordet maco@bluewin.ch, Suisse.

Miniatures belles, Bugatti Veyron et course 1930, 1/32e et 1/43e, aussi AC Cobra 1/32e blanche, très bon état, 25/35 € port inclus. Tél.: 06 52 53 83 20 (dépt. 81).

Miniatures Brumm. Prix : 10 € pièce. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Taxi 1/28e, 10 €. Peugeot 405 Rallye, 10 €. R8 bleue, 30 €. Caravelle, 15 €. Bagheera, 15 €. Camion Mammut neuf, 40 €. Formule à pédales Renault, 15 €. Karting, 15 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Solido 1/43e, Rolls Royce 1939, ford V8 1936, Ford Thunderbird 1963, Buick Cabriolet 1950, Tucker 1948, Mercedes 540K 1938, Hispano 1926, Mercedes 300 SE. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Achats Jouets-Miniatures

Miniatures 1/43e marques Skoda et Tatra, années 60 et avant. Tél.: 06 50 25 11 56 (dépt. 13).

Ventes Docs-Automobilia

Affiches 24H du Mans voitures, 1971, 1973, 1981, 1993, 1999, 2000, 2001, 2002, 2004, jusqu'à 2018. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à Gazoline - Service Petites Annonces - 50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - Tél. : 01 47 11 20 42

1 PA texte Gratuit

SANS PHOTO

Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte

AVEC PHOTO

VOUS ÊTES ABONNÉ 7€



VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE........................ MODELE........................ ANNEE........................

Nom Prénom

Adresse

CP Ville Tél

Mail

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

Gazoline est édité par la société HB PUBLICATIONS, filiale de SFEP situées au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210). HB PUBLICATIONS et SFEP sont responsables conjoints du traitement et collectent des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine et sur le site internet. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, nous ne pourrons pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale (Groupe Hommell - Délégué CNIL, 48/50 bd Sénard 92210, SAINT-CLOUD) en justifiant de votre identité.

Guide Pratique pour entretenir et réparer soi-même son automobile, 7 volumes, mécanique, électricité, niveau, avance, principe de fonctionnement, fiches techniques. Tél.: 00 32 475 31 96 02, Belgique.

Livret neuf conduite entretien Peugeot 204 berline et break n°802 5-65 2e édition. Prix : 6 € + frais. Tél.: 06 32 90 55 05 (dépt. 59).

Magazines Action Auto Moto du n°1-1994 au n°72-2000, parfait état, reliés dans classeur par année. Prix : 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Magazines anciens : Flat 6, Moteurs, Échappement, Scratch, Auto-Course, Auto-Pop, Auto-Poche, RS Mag, Sport Auto, Virage, RTA, etc. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Manuel d'entretien Ford Anglia d'origine. Prix : 30 €. Tél.: 06 24 72 40 84 ou 04 68 81 14 30 (dépt. 66).

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Photos très belles, toile, Citroën DS cabriolet et Ferrari F40, 40x50, châssis bois, 55 € l'une et photos Ferrari 10x15 divers modèles (35 photos) 25 €. Tél.: 06 52 53 83 20, acaillaud9@gmail.com (dépt. 81).

Photos voitures anciennes, tourisme-course, divers périodes, séries 30/35 p. M. Caillaud, 4 rue P. Picasso, 81100 Castres. Prix : 25 €. Tél.: 06 52 53 83 20 (dépt. 81).

RTA Citroën 11, 15, 11D, B2, B10, B14, 2 CV, TYEA, 5 CV, Ami 6, 8, Dyane, GS, BX, C15, Tub 600, 1200 kg, Renault Juva, Viva, Nova, 4 CV, Dauphine, R3, R4, R5, R8, R12 Gordini, R14, R18, R20, R25, Espace 1 2, Estafette SG2, SG3, Trafic Express. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Jeep, GMC, Dodge, UMM, M29, M8, VLR, BJ, HJ Toy, 8 KT Panda, Méhari, R18 4x4. Land, Suzuki, Discovery, Vitara, Xtrail, Frontera, Niva, 504, 505, Dangel, Diamont, Peugeot 201, 202, 401, 601, 203, 403, 404, 204, 104, 604, DB3, Panhard, Ford, Fiat. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA pour agricole divers manuels atelier, revues techniques, livret entretien pour tracteur moissonneuse presse motoculteur moteurs, etc. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

RTA Simca 5, 6, 8, manuel de bord Fiat 6, 8, 500, 600, 124, 128, toutes Fiat, Ford Capri, Transit, Panhard B24, PL17, Dina, Mercedes, Volvo, Skoda, Autobianchi, BMW, VW, Cox, T2, T3. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Docs-Automobilia

Catalogues d'époque Renault Primaquatre 1934, 4 cylindres et 11 cv. Tél.: 06 42 43 08 69 (dépt. 53).

Manuel d'utilisation pour BMW 325 TDS Touring de 1996. Tél.: 06 65 22 94 13 (dépt. 49).

Mercedes 300 E de 1968 : documentation technique. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

ENSEIGNES

Vends ancienne pub de station service Kléber sur pied, année 80, ht 1,50 m L80/40. Prix : 50 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

OUTILLAGE

Vends appareil réglage phare, marque Reglolux. Tél.: 06 89 61 49 17 (dépt. 74).

Vends banc réglage allumage Souriau réf. 126404, 700 €. + Four atelier triphasé Jamet 50 cm int. 350°, 380 €. Tél.: 06 70 33 92 92 (dépt. 24).

Vends chalumeau Oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Oxy découpeur + chauffeur GD bouteilles, TBÉG, Linde. Prix : 2 000 € + le même en petit modèle seulement chauffeur, neuf type plombier. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 48 49 80 72, le soir (dépt. 01).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends coffre tôle Wilmonda tire clou, 100 €. Crics rouleurs hydraulique, 50 €. Vérin hydraulique, 20 €. Lot outils Wilmonda, 50 €. Petit compresseur 30l, 30 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Vends groupe électrogène 10 KVA monté sur remorque entraînement 2 cyl. diesel 730H Leroy Saumer régulateur HS. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends outillage de tôlerie marteaux, tas divers olives (2) bigornes tas boule, carrés, etc. Un seul lot. Cause retraite. Tél.: 01 47 49 31 85 (dépt. 92).

Vends outillages pneumatiques perçeuses meuleuse 3200 tr./mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends poste à souder Util 130 de 1995, neuf, made in Italy. Prix : 100 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

PLAQUES

Achète pour ma collection personnelle, plaques Rallye anciennes, Tour de France auto 1986, Monte-Carlo, Tour de Corse, Coupe des Alpes, badges, affiches, photos, programmes. Tél.: 06 09 31 81 85 (dépt. 78).

Vends plaque émaillée Esso, double face 2 x 1,40 m. Prix : 450 €. Tél.: 06 70 33 92 92 (dépt. 24).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends 2 pantalons noirs, style Barbour huilés noir, idéal manifestations hivernales, état neuf jamais portés, doublés matelassés, 1 TS et 1 TXL, tailles élastiques et zip côté, pattes d'éph, et pressions cuivre pour les 2. Prix : 45 € pièce. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Vends blouson en cuir vieilli kaki/gris anthracite T54, doublure matelassée, neuf, jamais porté, idéal manifestations rétro. Prix : 45 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends veste longue en cuir vieillie T52, bon état. Prix : 45 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

AUTRES

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Donne

DIVERS

Pneumatiques jantes P.L. à cercle (10 trous). Tél.: 03 20 79 42 46 (dépt. 59).

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Alfa Romeo Giulietta 1961



Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4572 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** vert olive - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et antenne de toit - **Décorations :** Polizia 1961 musée de Rome - **Prix :** 61,90 euros.

On regrette que le moule n'ait jamais été réactualisé, pour peaufiner la finition de la calandre ou ajouter des phares additionnels par exemple. De plus, les décalcomanies adhèrent mal à la carrosserie. Sinon, cette version Polizia est plutôt sympathique avec son gyrophare et son antenne de toit en métal. Bravo pour les essuie-glaces en métal photodécoupé et l'immatriculation bien présente.

Alfa Romeo GTV6 Production 1984



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT295 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge Alfa - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** GTV6 Production - **Prix :** 59,90 euros.

La version "Production" était une série limitée à 300 exemplaires rendant hommage aux victoires d'Alfa Romeo en Championnat de France des voitures de production de 1983. Le kit carrosserie de marque "Stand 21", la décoration à bandes latérales adhésives dégradées et les jantes "Gotti" d'origine sont parfaitement réduits au 1/18.

Arzens La Baleine 1938



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 04017 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces, grille de calandre et porte-bagages arrière - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

Dans la première moitié des années 30, Paul Arzens se lance dans l'automobile et conçoit sa première auto en 1938. Celle-ci, basée sur le châssis d'une Buick de 1928, est propulsée par un six cylindres de 3,5 litres d'une puissance de 68 ch. Mesurant 7 m de long, elle est bien plus grande que les voitures de cette période. La réalisation signée AutoCult est impeccable, notamment grâce à la photodécoupe.

Ford Transit fourgon tôlé 1968

Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 69 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore orange et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Bic, Tour de France 1968 - **Prix :** 13,99 euros.

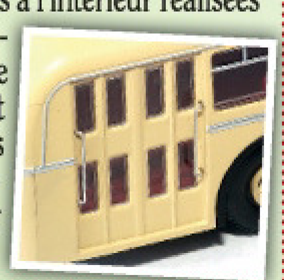
Bic a intégré la caravane du Tour de France de 1952 à 1955 et de 1967 à 1974 avant d'y revenir en 2011. Ce fourgon ravitaillait en goodies deux magnifiques véhicules à carrosserie spéciale hélas aujourd'hui inexistants en miniatures. On regrette que la décoration spécifique du Tour ait été volontairement mise de côté afin d'éviter de payer les droits demandés par la société ASO, organisatrice de la Grande Boucle. Mais le prix minime de la miniature nous fait fermer les yeux sur ce détail.

Bussing 12000 T 1954



Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 59420 et 59421 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** beige, bicolore crème et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 35 euros.

La société Büssing AG fut rachetée en 1971 par l'entreprise Man. Ce bus pouvait transporter 48 personnes assises et 67 debout. Sur la miniature disponible en beige (réf. 59420) ou en bicolore crème et rouge (réf. 59421), point de passager, mais les poignées d'accès à l'intérieur réalisées en pièces rapportées et le crochet de remorquage sont bien présents. Les rétroviseurs extérieurs sont à placer par vos soins.



Cadillac 75 Limousine 1947



Nom du fabricant : Brooklin - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BML 27 - **Matière :** métal blanc - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 280 euros.

Ne cherchez pas, sur cette Cadillac, de photodécoupe ou une quelconque concession aux productions actuelles, ce n'est pas le style de la maison. Pourtant, du style, ces miniatures en ont grâce à une fabrication artisanale et à l'utilisation d'un matériau encore peu courant au 1/43.

Citroën DS 21 1969

Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4574 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** taxi parisien - **Prix :** 54,90 euros.

Le défaut de cette DS, c'est-à-dire un toit trop bas à l'arrière, est toujours visible. Sinon, avouons que cette version taxi parisien ne manque pas de charme, même si elle est immatriculée en Charente et que sa plaque comporte un W qui pourrait symboliser un W garage (immatriculation provisoire). Outre le panonceau "taxi", nous aurions aimé voir une antenne sur le toit. Bref, chez Rio, c'est service minimum…

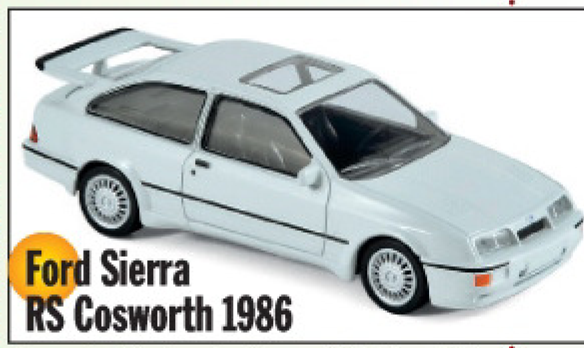
Ford Mustang Milano 1970



Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 60017 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 107 euros.

Vous ne verrez jamais cette Mustang Milano sur les routes puisqu'il s'agissait d'un concept car. En février 1970, Ford dévoile, au Salon de Chicago, pas moins de cinq show cars, dont ce coupé deux places grand tourisme construit sur la base de la Mustang Sportsroof. Bravo à ce fabricant allemand de prendre le risque de nous offrir cette "ricaine" complètement oubliée. Côté finition, là aussi, c'est impeccable !

Ford Sierra RS Cosworth 1986



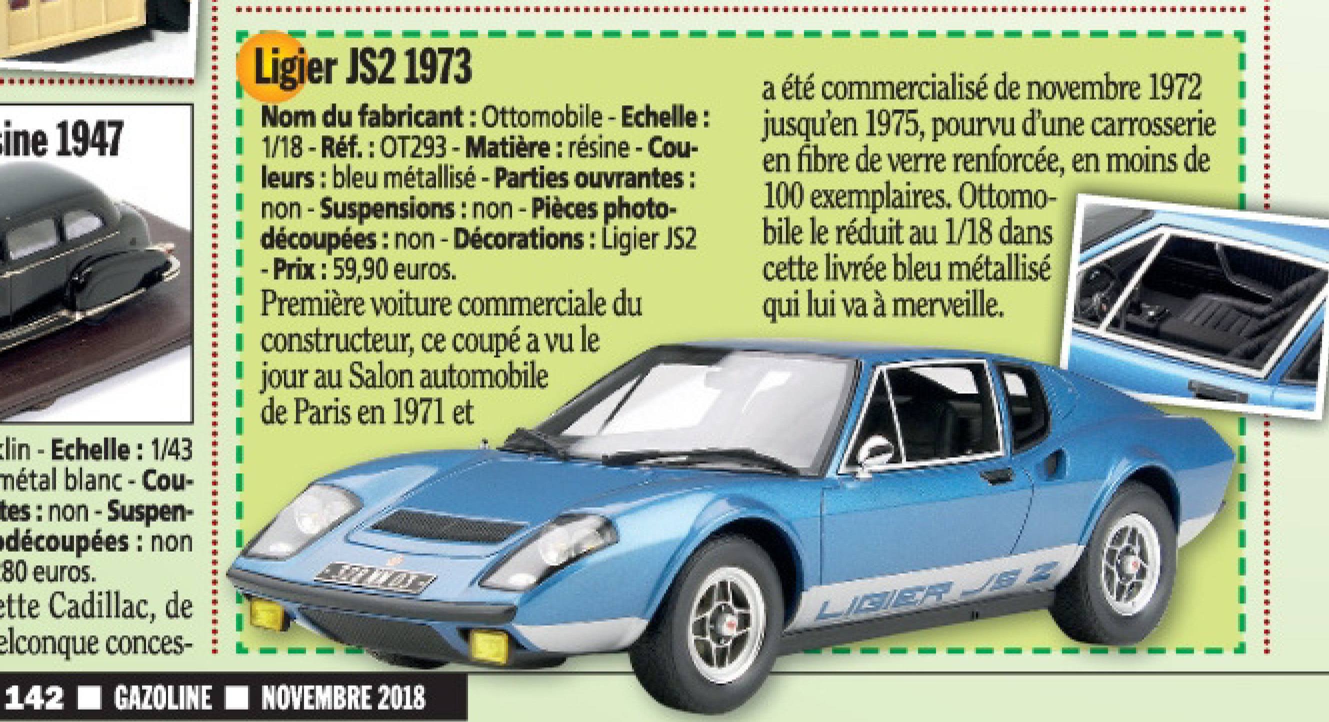
Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 270559 et 430200 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, bleu clair métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 9,90 euros.

Le faible prix de vente de ces deux miniatures (blanc réf. 270559 et bleu clair réf. 430200), disponibles dans la collection "jet car" de Norev, excuse la décoration incomplète, des essuie-glaces gravés en relief et une immatriculation absente.

Ligier JS2 1973

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT293 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Ligier JS2 - **Prix :** 59,90 euros.

Première voiture commerciale du constructeur, ce coupé a vu le jour au Salon automobile de Paris en 1971 et a été commercialisé de novembre 1972 jusqu'en 1975, pourvu d'une carrosserie en fibre de verre renforcée, en moins de 100 exemplaires. Ottomobile le réduit au 1/18 dans cette livrée bleu métallisé qui lui va à merveille.



Ikarus Z55 1972



Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 59600, 59601 et 59602 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** jaune, bicolore rouge et blanc, bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 32 euros.

Ce magnifique autocar est commercialisé en jaune (réf. 5960), bicolore rouge et blanc (réf. 59601) ou bleu et blanc (réf. 59602). Formes justes, finition maximale… il ne manque que les immatriculations pour signer un sans-faute. Les rétroviseurs extérieurs (non visibles sur notre photo) sont fournis dans le superbe boîtage en plastique dur. Ikarus est une société d'autocars, bus et trolleys créée en 1895 par Imre Uhri, qui fit faillite en 2007 avant d'être relancée en 2010.

Mathis VL 333 1942



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 03015 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres latérales, essuie-glaces et grille de calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

En pleine Seconde Guerre mondiale, Emile Mathis relève le défi de développer une petite auto abordable destinée à séduire les Français. Son nom, VL 333, reflète ses caractéristiques : VL pour "Voiture Légère" et 333 pour "3 roues", "3 l/100 km", "3 places". Plutôt prometteuse, cette Mathis ne verra pas le jour car le gouvernement n'en autorisera jamais la fabrication. AutoCult nous la propose parfaitement reproduite et dotée d'une finition poussée à l'extrême.

Mercedes-Benz 1,2 L Prototype 1948

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 06022 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non



- **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise, essuie-glaces, étoile de calandre, grille de calandre et attaches de coffre - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

Dès les années 1947 et 1948, Mercedes-Benz envisage la réalisation d'une carrosserie "ponton" et développe un moteur de 1,2 litre pour entrer sur le marché des petites voitures à bas prix. Restée à l'état de prototype, l'auto inspirera les futurs modèles de la marque, dont les W120 de 1953. Pour la première fois, le modèle est diffusé en miniature, qui plus est doté d'une finition soignée et d'une carrosserie extrêmement réaliste. Nous, on a craqué !

Mercedes-Benz 200 1966



Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 183577 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** Moosgreen - **Parties ouvrantes :** capot, coffre et les 4 portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 76 euros.

Le nombre important de parties ouvrantes qui équipent cette Mercedes 200 de 1966 compense largement l'absence de suspension, le toit ouvrant fixe et l'immatriculation allemande. On peut également saluer la reproduction réussie du moteur, la finesse de l'aménagement intérieur et la direction fonctionnelle.

Mercedes-Benz 280 SE KTW



Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 13817, 13818, 13819 et 13821 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** bicolore rouge et blanc, rouge fluo et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** étoile de calandre - **Décorations :** ambulance - **Prix :** 25 euros.

Ce spécialiste de l'échelle HO édite quatre variantes de cette Mercedes-Benz ambulance pourvue d'un maximum de pièces rapportées et d'une étoile de calandre en photodécoupe. Celles-ci intègrent la gamme haute finition Starmada. Quelle que soit la décoration observée, le résultat est surprenant de réalisme. Du bon boulot. Il ne manque que les immatriculations.

Peugeot 402 Eclipse 1937

Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 474218 - **Matière :** zamak châssis plastique - **Couleurs :** vert pâle - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 35 euros.

En 2006, cette 402 fut déjà diffusée en rouge foncé (réf. 474217) et en crème dans une collection presse Hachette consacrée à Peugeot avec un toit fixe. Bien que ce ne soit pas visible sur cette photo, le toit de cette nouvelle 402 Eclipse vert pâle est amovible et peut totalement disparaître dans le coffre. Dommage que les essuie-glaces soient toujours aussi grossiers, mais la calandre est plus réaliste.

Mercedes-Benz G bimobil Husky 235 1984



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 09006 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

En 1979, la société allemande Bimobil présente une cellule habitable démontable nommée Husky installée sur une Peugeot 504. Très rapidement, les baroudeurs allemands l'adaptent sur une Mercedes G-Class. On espère désormais admirer ce "Bimobil" sur la Peugeot !

Monteverdi Palm Beach 1974



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 06027 - **Matière :** résine - **Couleurs :** brun cuivré métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 92 euros.

Ce superbe cabriolet, créé par le Suisse Peter Monteverdi en 1974, fut victime de la crise pétrolière. Présenté au Salon de Genève de 1975 équipé d'un moteur V8 Chrysler de 7,2 litres, il était capable d'atteindre les 237 km/h. Peter Monteverdi a vendu cet unique exemplaire, avant de le racheter pour l'exhiber lors de nombreuses expositions. Autocult nous en offre une parfaite reproduction en résine accueillant un maximum de photodécoupe et de pièces rapportées.

Peugeot 505 V6 1987



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT687 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu Delft - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

Destinée à remplacer la 604, la paisible 505 reçoit le moteur PRV qui, pour l'occasion, voit sa puissance et son couple progresser. Les qualités du châssis sont à la hauteur de la réputation de la marque. Aujourd'hui, la 505 V6 est devenue un collector que les amateurs de youngtimers s'arrachent. Ottomobile propose sa reproduction au 1/18 à 999 exemplaires dans ce superbe bleu Delft.

Renault 5 Turbo 1982



Nom du fabricant : Bburago - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 21088 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore jaune et noir, bleu et rouge - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Turbo - **Prix :** 21,60 euros.

Cette séduisante Renault 5 Turbo de 1982, réduite à une échelle boudée par les collectionneurs, est équipée de portières fonctionnelles. Elle est déclinée en deux coloris : bicolore jaune et noir ou bleu et rouge. Le faible prix de vente nous réconcilie avec le 1/24.

Renault 5 Baccara 1988

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT764 - **Matière :** résine - **Couleurs :** brun Arabica - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

La Baccara se distingue des Supercinq "normales" par une sellerie en cuir et des plastiques intérieurs assortis, des vitres électriques, la fermeture centralisée, la direction assistée et des jantes alu spécifiques. Elle inaugurait un nouveau segment : celui des citadines luxueuses. Tous ces détails sont parfaitement reproduits par Ottomobile qui en fabriquera 1 500 unités. Succès garanti et justifié pour cette star qui fête cette année ses 30 bougies !

Mercedes-Benz 230 Graber Cabriolet ouvert 1939

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 05010 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise, étoile de calandre, grille de calandre, attaches de capot, etc. - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

Le Salon international de l'automobile de Berlin de 1939 marque la naissance de la Mercedes-Benz Type 230-W 153, mais en raison du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, son succès sera limité. Cependant, l'industriel suisse Ernst Rufener, propriétaire d'une entreprise de textile, va faire réaliser une carrosserie exclusive sur cette base. Pour conserver l'harmonie générale, la capote est entièrement rétractable dans la carrosserie, fait rarissime à cette époque. Autocult diffuse sa reproduction au 1/43 : la photodécoupe rend tout son luxe à cette voiture aujourd'hui mythique.

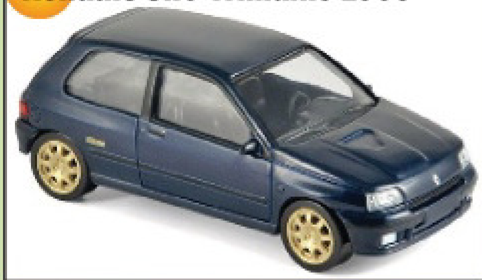
Renault 1400 kg carrosserie Le Bastard 1957

Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 68 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore bleu, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Avia Motor oil - **Prix :** 13,99 euros.

C'est la deuxième décoration sur cette base que diffuse PCT dans la série "Véhicules publicitaires" d'Hachette. Cette fois, la miniature affiche la publicité des établissements Picoty à La Souterraine (Creuse). La caisse fut spécialement réalisée par le carrossier Le Bastard afin de participer à quelques manifestations, dont des étapes régionales du Tour de France 1958. Cette collection presse nous offre décidément quelques petites merveilles !



Renault Clio Williams 1993



Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 517522 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu Sport nacré code 449 - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Williams - **Prix :** 9,95 euros.

Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'une icône qu'elle ne doit pas intégrer une gamme de jouets très bon marché. Côté finition, l'essentiel est là, à l'image du bleu Sport ou des jantes Speedline couleur or, même si les bords argentés n'apparaissent pas. Par contre, les monogrammes "2.0" sont absents et les essuie-glaces gravés en relief.

Skoda-Liaz 706 RT bâché



Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 71850, 71851, 71852 et 71854 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** jaune, bicolore bleu et crème, bleu et blanc, orange et bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Deutsche Post, Pneumant et Deutrans - **Prix :** 35 euros.

Ce semi-remorque est disponible sous quatre décorations différentes, dont une déclinaison sans remorque et sans marquage (réf. 13907). Sur les autres, la remorque et les parties bâchées sont amovibles et le marquage réalisé en tampographie. Les rétroviseurs extérieurs sont à poser par vos soins sur ces Skoda qui jouissent d'une rare finesse au vu de leur petite taille.

Steyr Baby

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 58320, 58321, 58324 et 58325 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** bicolore rouge et noir, gris et noir, vert foncé et jaune, bleu clair et bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Ankerbrot, Schenker & co et Semperit - **Prix :** 19,80 euros.



Cette charmante Steyr Baby est déclinée en plusieurs versions : civile noir et rouge, gris et noir, Ankerbrot (société autrichienne fabriquant des produits de boulangerie créée en 1891), en vert foncé et jaune avec décoration Schenker & co (entreprise de transports proche de la Deutsche Bahn), et peinte aux couleurs de la société Semperit (firme autrichienne fondée en 1906 produisant des pneus et autres éléments en caoutchouc appartenant à Continental depuis 1985).

Toyota EX-1 1969

Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 60010 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge orangé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** grille de calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

Présentée comme une déclinaison de la Toyota 2000 GT au Salon de Tokyo 1969, l'EX-1 était un prototype de grande routière. Hélas, seule sa proue inspirera la première Celica de 1971. La miniature signée Avenue 43 arbore une ligne parfaite et un niveau de finition qui ne laisse pas de marbre. Rappelons qu'en France, cette marque semi-artisanale allemande est distribuée par la société Momaco.

Volkswagen Coccinelle 1953



Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4573 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Polizei - **Prix :** 54,90 euros.

Les miniatures de Rio (décorées par des prisonniers) affichent souvent des décalcomanies qui adhèrent mal à leur support. C'est encore le cas sur cette Cox, notamment sur le panonceau de toit marqué "Polizei". Mais cette version police allemande devrait quand même faire des heureux.

Volkswagen 1303 Cabriolet 1972



Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 188521 et 188522 - **Matière :** carrosserie zamak et plastique - **Couleurs :** orange, noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

Cette impeccable 1303 Cabriolet de 1972 est proposée en version cabriolet ouvert en orange (réf. 188521) et en noir (réf. 188522). Notons que Norev n'a pas oublié le logo Karmann sur l'avant gauche. Petit bémol : ces deux variantes sont immatriculées en Allemagne.

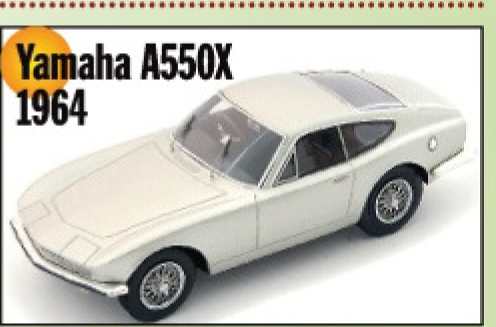
Wanderer W3 "Puppchen" 1914



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 01007 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise, grille de calandre et galerie de toit - **Décorations :** Café Français - **Prix :** 108 euros.

Le nom de "Puppchen", qui signifie "petite poupée" en allemand, vient de l'opérette "Die keusche Susanne" (La Chaste Susanne) de Jean Gilbert. Cette voiture, entrée dans l'histoire sous l'appellation W3, n'avait qu'une seule porte à gauche, tandis que deux roues de secours étaient fixées de l'autre côté. Bravo à AutoCult de s'intéresser à des modèles peu courants en miniature et de les réaliser d'aussi belle manière.

Yamaha A550X 1964



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 06030 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres, essuie-glaces, grille de calandre et rayons des roues - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

Sollicitée par Nissan qui recherchait un quatre cylindres de 2 litres de 120 ch, la marque aux pianos et motos voit là l'occasion de prouver sa capacité à fabriquer son propre prototype en peu de temps. Le projet n'aboutira jamais, mais Yamaha le relancera dès 1965 avec Toyota pour concevoir la 2000 GT. Cette miniature arbore des lignes et une finition parfaites, notamment grâce à la photodécoupe. Nous aurions juste aimé voir les phares en position levée. Les jantes à rayons sont parfaitement reproduites.

Simca-Fiat 11 CV Ardita 1935

Nom du fabricant : CCC - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** inconnue - **Matière :** résine - **Couleurs :** bordeaux - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise, essuie-glaces, baguettes de capot, attaches de coffre - **Décorations :** non - **Prix :** 145 euros frais de port compris pour la France.

L'Amicale des Vieux Volants d'Ile-de-France (AVVIF) vient de faire réaliser 60 exemplaires de cette superbe et inédite Simca-Fiat 11 CV Ardita de 1935. Directement dérivée de la Fiat 518 Ardita, elle s'est révélée être une rude concurrente des autos de luxe françaises de l'époque. Produite entre 1934 et 1937 à environ 2 200 unités, elle a également existé en Pologne sous le nom de Fiat Polski 518 jusqu'en 1939. Bravo à cette association de s'être intéressée à cette voiture oubliée.



DISTRIBUTEURS

Si ces distributeurs ne vendent qu'aux professionnels, ils devraient être en mesure de vous indiquer le point de ventes le plus proche de votre domicile.

AutoCult : Ge-Mini sur www.ge-mini.com
Brekina : SAI au 02 38 35 11 00.
CCC : 07 81 17 47 87.
Momaco France : 01 43 76 44 15 (distribue les marques non référencées dans ce répertoire).
Norev : 04 37 72 22 40.
Ottomobile : 02 97 75 77 54.
PCT : 01 60 39 65 14.
Rio : m4@m4modelcars.it

Publicité

1 Le tri

À la maison, à l'école, en vacances…, nous déposons tous nos papiers dans le bac de tri ou le point de collecte le plus proche.





2 La collecte



Les papiers sont transportés avec les emballages recyclables dans le centre de tri le plus proche.

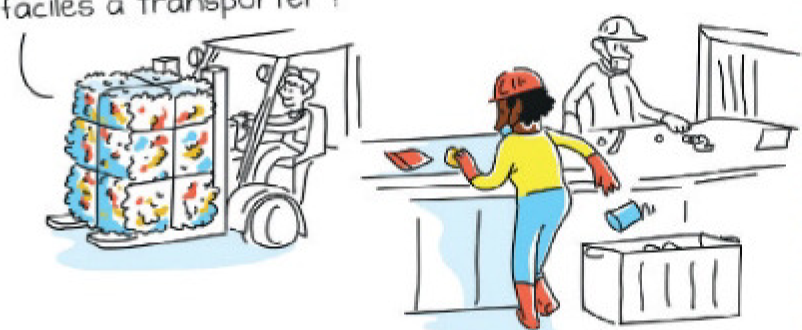


Recycler les papiers, c'est simple !

Cahiers, papier brouillon, catalogues, enveloppes, magazines… Tous les papiers se recyclent. Pour leur donner une nouvelle vie, il suffit de les trier !

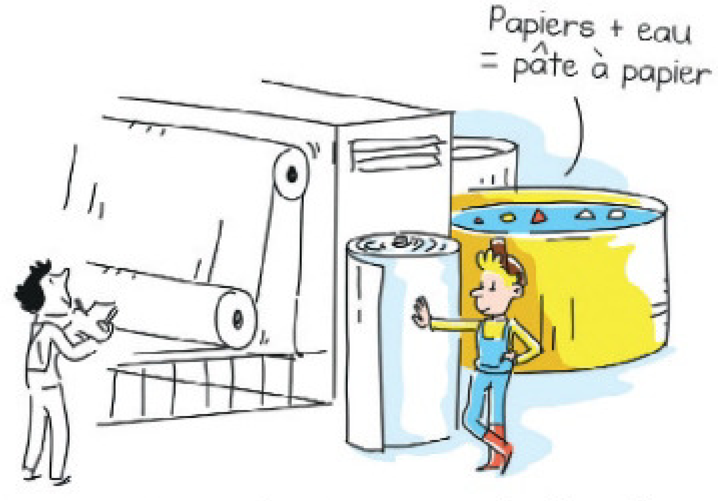


3 Le centre de tri



Les papiers sont séparés des emballages recyclables manuellement et à l'aide des machines qui détectent les différents matériaux.

4 La papeterie



Les papiers deviennent de la pâte à papier. Nettoyée, étalée puis séchée, cette pâte est transformée en feuille géante de papier recyclé et enroulée en bobine.



5 L'imprimerie



Le papier recyclé sert à fabriquer de nouveaux supports : ton journal préféré, un livre, un cahier…

La pâte à papier peut aussi servir à fabriquer de l'essuie-tout, des boîtes à œufs ou de l'isolant pour les maisons !

CITEO

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio

Donnons ensemble une nouvelle vie à nos produits • consignesdetri.fr



Ça va coûter "bonbons"

Par Jean-Luc Delvaux





